Motor Clásico

4,90 € • Noviembre 2002 178

Dossier

Morgan

00178
8 414520 000211

Packard V12 Cabriolet

Iso Isetta • PTV 250

Osca MT4

- PRUEBA RIEJU ISARD 125 • HISTORIA DE FRAMO A BARKAS
- COMPETICIÓN LE MANS CLASSIC

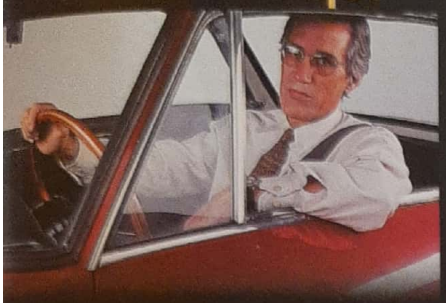
CREAMOS AUTOMÓVILES

RENAULT MEGANE

¿Y si la carretera fuese capaz de diseñar un coche? Seguramente lo haría otorgándole la mayor capacidad tecnológica. Con avances como el limpiaparabrisas con sensor de lluvia, el encendido automático de luces o el sistema de coche sin llave. Con un motor dCi de hasta 120 cv y con todo lo que se puede esperar de un coche en materia de seguridad. Desde los 6 airbags de serie, hasta el sistema de asistencia a la frenada de emergencia (S. A. F. E.), pasando por un revolucionario sistema ESP con control de subviraje. La carretera ya tiene el coche de sus sueños y, seguro que tú, después de probarlo, también. Para más información, llame al 902 333 500.

2201 FPA
Diseñado por la carretera.
Si lo tienes en mente, lo tienes aquí.
nault.es

Manivela de arranque



Inversión y afición

Hace unos dias un aficionado me preguntaba que si comprar un vehículo de colección era una buena inversión. Imagino que, como muchos españolitos que tienen sus ahorros en la Bolsa, estaba preocupado por la bajada continua de la mayoría de los valores y buscaba otro tipo de inversión que le diera menos sustos. Le contesté que el valor de este tipo de vehículos oscila poco y que normalmente van subiendo de forma tranquila, pero que, como en la Bolsa, también se pueden correr grandes riesgos. Que no era lo mismo comprar en una subasta de reconocido prestigio, a un buen profesional e, incluso, a una persona conocida que hacer caso del primer anuncio que vea en el que, aparentemente, nos ofrecen duros a pesetas. Hay quienes gustan de hacer caso a este tipo de ofertas y no les importa gastar cantidades importantes en restaurar un vehículo que estaba en peor estado del que aparentaba, pero también hay quienes, después de haber pagado una cantidad ridícula por un vehículo, empiezan a despotricar de quien se lo vendió tachándole de sinvergüenza y estafador porque se encontraba en muy mal estado.

Al final le comenté que haciendo una compra razonable, dejándose aconsejar por alguna persona que pudiera darle una correcta opinión sobre el estado del vehículo y de su valor real, el dinero que invirtiera en un vehículo de colección estaría bastante seguro y que iría subiendo sin grandes saltos.

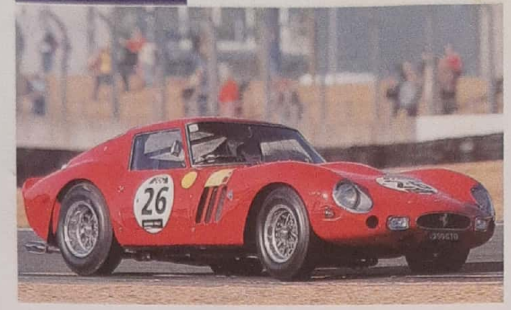
Lo más interesante de la pregunta fue que, aunque fuera por un camino un tanto enrevesado, con un poco de suerte dentro de unos meses habría una nueva persona disfrutando de la afición a los vehículos de colección.

Felipe de la Rica
Director
frica@mpib.es

SUMARIO

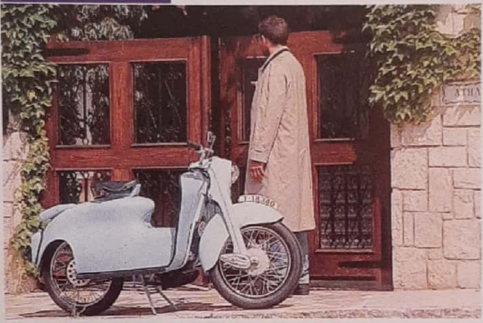
En noviembre

Página 14



Durante 24 horas corrieron en el circuito de Le Mans los mejores coches que han participado en esta mítica carrera desde su nacimiento.

Página 58



El éxito de la Vespa propició en los años 50 la aparición de otros escúter como el Rieju Isard 125.

Página 74

En los Classic Days de Mercedes-Benz se dieron cita modelos de la marca de todas las épocas.

- **Noticias** . . . . Pág. 6
- **Le Mans Classic** . . . . Pág. 14

Ferias y salones

- Feria Internacional Ciudad de Oviedo . . . . Pág. 12

Subir y arrancar

Dossier:

- Morgan . . . . Pág. 24

Prueba:

- Osca MT 4 . . . . Pág. 18
- Packard V 12 Cabriolet . . . . . Pág. 40

Ayer y hoy

Historia:

- De Framo a Barkas Pág.54

A pie de calle:

- Mercedes-Benz 190 . . . . . . Pág. 64
- Seat 1500 Familiar . . . . . . Pág. 65

Dos ruedas y side

Prueba:

- Rieju Isard 125 . . . . Pág. 58

Breviario del motociclismo:

- Kent Anderson . . . . Pág. 62

Técnica y restauración

Taller clásico:

- Restauración Mercedes-Benz 190 SL (II) . . . . Pág. 68
- **Preguntas y respuestas** Pág. 66
- **Automobilia** . . . . Pág. 72

Reuniones y clubes

- Mercedes-Benz Classic Days . . . . Pág. 74
- **Rallyes** . . . . Pág. 76
- **Almanaque** . . . . Pág. 78

Índice

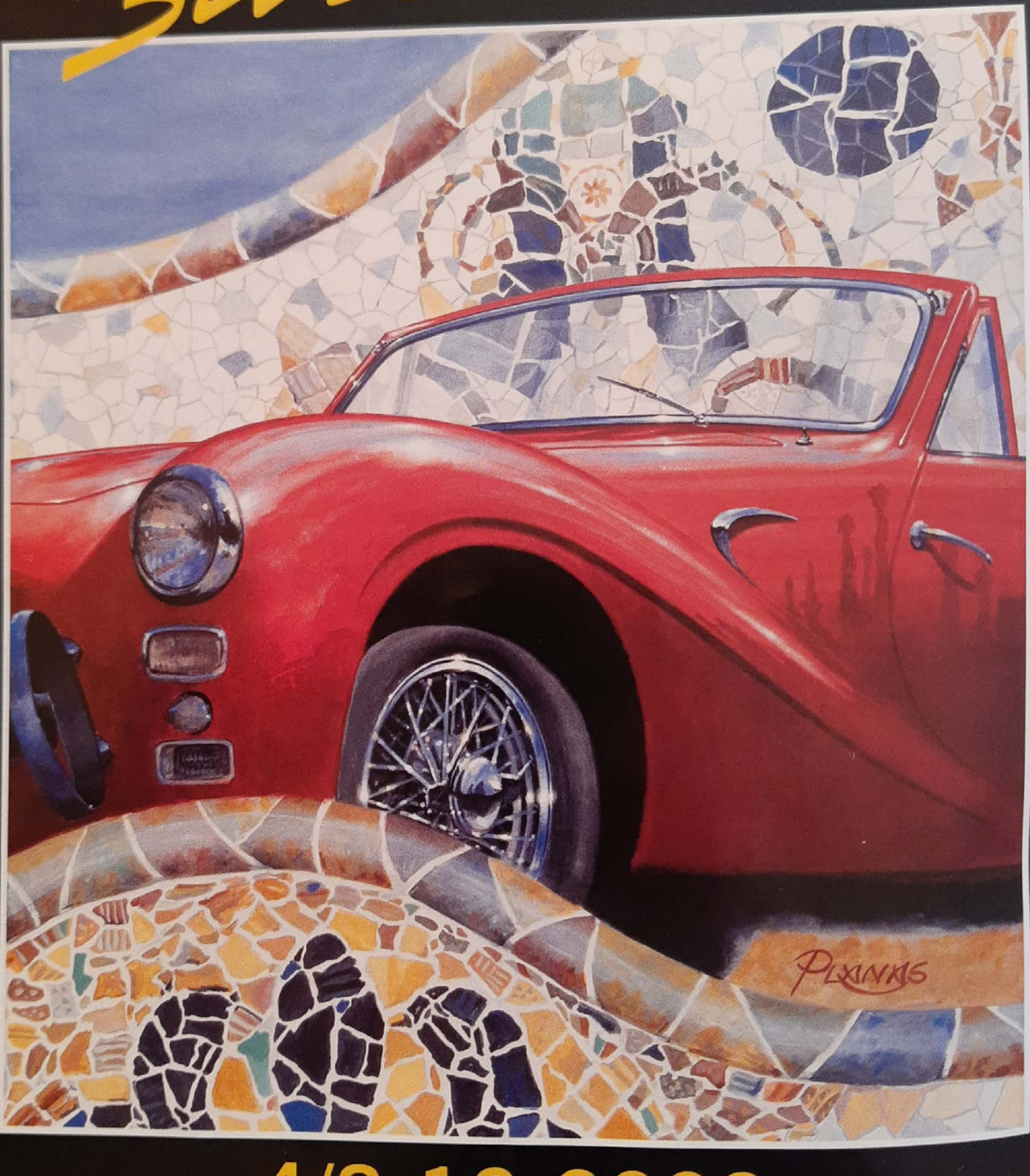
- Pruebas, dossieres, marcas y taller . . . . Pág. 80

Economía y dinero

- **Guía de cotizaciones** . . . . Pág. 86
- **Mercado** . . . . Pág. 96

AUTO RETRO

Barcelona



4/8-12-2002

INTERNACIONAL

IBERIA

Freixenet

ONDA RAMBLA
CADENA ONDA CERO

Agbar Automotive

RACC CLUB

LA VANGUARDIA

AUTO RETRO
Barcelona

Del 4 al 8 de Diciembre 2002 19 EDICIÓN

VEHÍCULOS ESTELARES

★

El **Alfa Romeo Monza de 1933**, vencedor de la IV Penya Rhin - 1ª Copa Barcelona - conducido por Juan Zanelli, que fue el primer Automovilista vencedor en Montjuich.

★

Del Museo Nacional de Andorra, interesantes coches de 1923 a 1976 que han participado en importantes carreras de todo el mundo.

★

Automóviles de sofisticadas carrocerías en **homenaje a Gaudí**.

★

Uno de los **mercadillos** más importantes del sur de Europa.

★

Automóviles, motocicletas, recambios y accesorios Galería de Arte, Automobília, juguetes, documentaciones...

★

Todo para el vehículo de colección, **venga... le apasionará.**

INTERNACIONAL

Fira Barcelona

Palacio Victoria Eugenia, nº 7

el salon internacional del automóvil
BARCELONA

Homenaje a Gaudí

HORARIO: Todos los días de 10 a 20h.

Del 1 al 3 de noviembre

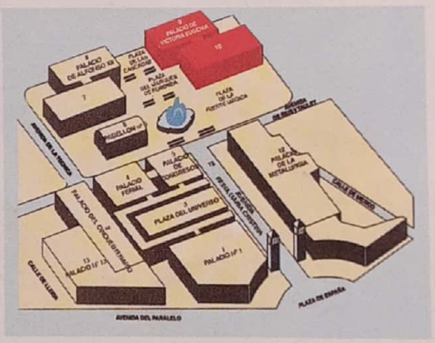
Este Ricart, en Alcañiz

Entre los vehículos que los visitantes del Salón Auto Classic de Alcañiz tendrán ocasión de contemplar, el más llamativo será sin duda este Ricart de competición. Fabricado en 1923, este coche de carreras fue diseñado y construido por Wifredo Ricart, quien con los años se convertiría en director técnico de Alfa Romeo y, ya a comienzos de los años cincuenta, en el gran impulsor de Pegaso. En el apartado de las motocicletas, el certamen alcañizano va a contar con cuatro espléndidas máquinas de competición: la Norton Manx con la que Paco González ganó el Campeonato de España en varias ediciones, una Yamaha TZ2 250 cc de 1972 que no ha corrido nunca, una Yamaha OW31 750 cc de 1977 como la que utilizaba Víctor Palomo y una de las tres Kobas 250 cc construidas, similar a la utilizada por Sito Pons en 1984. Más información en Ferialcañiz, Ctra. de Zaragoza, s/n. 44600 Alcañiz (Teruel). Tel.: 978 87 02 12. Fax: 978 87 03 72.

E-mail: ferialcaniz@ferialcaniz.org
Web: www.ferialcaniz.org/

Del 4 al 8 de diciembre

XIX Salón Auto Retro de Barcelona


9 PALACIO DE VICTORIA EUGENIA
10
8 PALACIO DE ALFONSO XIII
PLAZA DE LAS CASCADAS
PLAZA DEL MARQUÉS DE FORONDA
7
PLAZA DE LA FUENTE MÁGICA
AVENIDA DE RIUS Y TAULET
6 PABELLÓN Nº
AVENIDA DE LA TÉCNICA
5 PALACIO DE CONGRESOS
4 PALACIO FERIAL
12 PALACIO DE LA METALURGIA
CALLE DE MÉXICO
3 PLAZA DEL UNIVERSO
AVENIDA REINA MARÍA CRISTINA
2 PALACIO DEL CINCUENTENARIO
1 PALACIO Nº 1
13 PALACIO Nº 13
CALLE DE LLEIDA
PLAZA DE ESPAÑA
AVENIDA DEL PARALELO

Entre el 4 y el 8 de diciembre, tendrá lugar la XIX edición de Auto Retro, el Salón barcelonés de los vehículos históricos. En los 13.500 metros cuadrados del Palacio Victoria Eugenia se instalarán más de 150 expositores, tanto españoles como llegados de otros países. Entre los objetos en venta, habrá autos clásicos y antiguos, motocicletas, miniaturas, juguetes antiguos, piezas, accesorios y todo tipo de objetos relacionados con nuestra afición. Como alicientes más destacados, los aficionados podrán ver de cerca el Alfa Romeo Monza que venció en el primer Gran Premio celebrado en el Circuito de Montjuïc, pilotado por Juan Zanelli en 1933. Habrá una muestra procedente del Museo Nacional de Andorra y también una exposición formada por coches de competición construidos entre 1923 y 1973. Los amantes de las dos ruedas tendrán varias motos de competición, así como el tradicional mercadillo que tanto ambiente da al certamen. El horario de apertura es de 10 a 20 h. Los precios de las entradas, de 10 euros los adultos, mientras que los niños de 7 a 14 años acompañados pagan 5 euros y los más pequeños, gratis.Quienes saquen la entrada entre el 4 y el 30 de noviembre en Servicaixa pagan 9 euros. Los socios de clubes expositores podrán pasar gratis la ITV a sus vehículos. Más información en Promòbil Grup S.C.P. Tel.: (93) 410 59 51. Fax 93 321 21 34. E-mail: promobil@menta.net.

Biscuter

En camino

En Motor Clásico estamos preparando un nuevo dossier dedicado a los Biscuter, diseñados por el genial Gabriel Voisin y fabricados en Barcelona por Autonacional. Por esta razón, rogamos a aquellos aficionados que estén interesados en colaborar con nosotros que nos envíen alguna fotografía con su automóvil y un pequeño comentario en el que nos relaten, en pocas líneas, sus impresiones personales en relación con este modelo.

Fecha límite de recepción: Antes del 1 de diciembre. **Dirección:** Motor Clásico, C/ Áncora, 40. 28045 Madrid.

Dunhill's Motorities

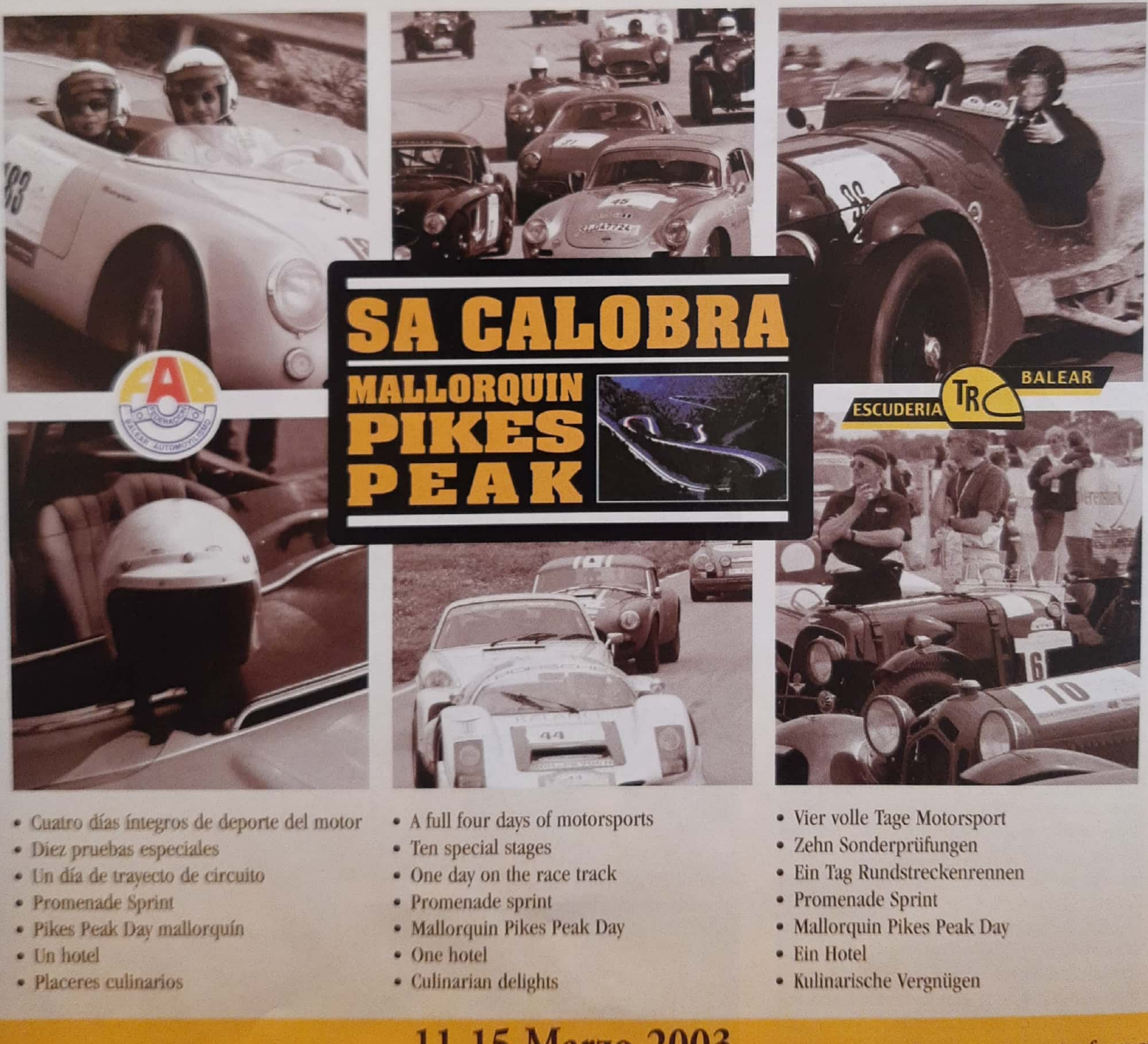
Everything but the Motor

Si nos remontamos a 1893, cuando Alfred Dunhill abrió su primera tienda en la calle londinense de Euston Road, podremos descubrir que los objetos que actualmente elabora Dunhill redescubren la filosofía original de esta marca con más de un siglo de existencia: vender "todo menos el motor". Dunhill's Motorities era ya un importante proveedor de accesorios de lujo para los primeros automovilistas, suministrando todo tipo de productos. Desde los famosos goggles hasta abrigos para los coches, pasando por un simple claxon, unos faros de acetileno, relojes e incluso herramientas. Sus objetos actuales se inspiran en aquella época e incluyen creaciones prêt-a-porter de la marca, las colecciones de equipaje elaborado en piel Cricket y London Tradition, nuevos relojes y hasta unos guantes para conducir.

World of TUI presenta

INT. TROFEO BALEARES CLASICO

III DEL AUTOMOVIL III



SA CALOBRA

MALLORQUIN PIKES PEAK

FAB BALEAR AUTOMOVILISMO

ESCUDERIA TRC BALEAR

- Cuatro días íntegros de deporte del motor
- Diez pruebas especiales
- Un día de trayecto de circuito
- Promenade Sprint
- Pikes Peak Day mallorquín
- Un hotel
- Placeres culinarios

- A full four days of motorsports
- Ten special stages
- One day on the race track
- Promenade sprint
- Mallorquin Pikes Peak Day
- One hotel
- Culinarian delights

- Vier volle Tage Motorsport
- Zehn Sonderprüfungen
- Ein Tag Rundstreckenrennen
- Promenade Sprint
- Mallorquin Pikes Peak Day
- Ein Hotel
- Kulinarische Vergnügen

www.trofeo-baleares.com

THE CLASSIC CONCEPT GmbH & Co. KG
Roermonder Straße 594 · D-52072 Aachen · Germany · Tel.: +49 (0) 24170144-02 · Fax: +49 (0) 24170144-28 · E-Mail: concept-pr@t-online.de

11-15 Marzo 2003

Request your entry form at ↑

FORTIS BOEING 1 2 FLY

3.000 stands de piezas

Salón Veterama Mannheim 2002

Albert de la Torre (texto y fotos)

Pese a las malas previsiones meteorológicas -afortunadamente los hombres del tiempo a veces se equivocan-, la 28ª edición de Veterama pudo visitarse sin recurrir al paraguas ni a las botas de agua. Algo importante tratándose de una feria de 260.000 m2, el 90% de ellos al aire libre y con bastante pavimento de tierra. Sus más de 3.000 stands -que suman 20 km lineales- están agrupados según se dediquen a coches o a motos, por lo que resulta muy útil usar el plano-guía oficial (gratuito), tanto para orientarse como para descartar las zonas que no interesen. De lo contrario, resulta materialmente imposible verlo todo en sus dos días de duración.

En Veterama encontramos clubes de clásicos, un buen número de stands de miniaturas, libros y revistas, accesorios y car-audio clásico, servicios especializados: seguros, restauración, herramientas, tratamientos, lubricantes… e incluso una zona con unos 200 coches en venta. Sin embargo, el cliente mayoritario de Veterama es aquel propietario de vehículo clásico al que le faltan algunas piezas para poder acabarlo o perfeccionarlo.

Un buen lugar para adquirir un aparato de radio de los años '60 a buen precio.

Todo tipo de herramientas, tornillería y accesorios para el aficionado.

El número de expositores dedicados a las motos antiguas y sus recambios también es enorme.

No es lo más destacado de Veterama, pero allí había espacio para la venta de coches, unos 200, casi todos de particulares.

Riebeck
Siegfried
ESSO

Un poco de todo y ¡hasta máquinas de caramelos PEZ!

En algunos stands resulta complicado descubrir si tienen la pieza buscada.

Especialmente aquellas que ya no se encuentran a través del fabricante de su coche/moto, o que resultan extremadamente caras. A base de mucho buscar y remover, puede tener la suerte de encontrarlas usadas a precios razonables, o bien recurrir a los stands profesionales monomarca, que ofrecen normalmente recambios nuevos impecablemente presentados, aunque a precios ya bastante más elevados. Las marcas alemanas eran lógicamente las mejor atendidas, con Mercedes-Benz y Volkswagen claramente a la cabeza, seguidas por Auto Union, BMW, Opel y Porsche. Aunque también Alfa Romeo, Citroën, y Jaguar, contaban con varios stands monotemáticos. Como es tradicional, Veterama Mannheim 2003 se celebrará el segundo fin de semana de octubre.

Breves

Clubes nuevos

En las últimas semanas nos han llegado informaciones de la creación de dos clubes, cuyos datos aparecen a continuación:

Club del 600 Ciudad de Cuenca
C/ Ortega y Gasset, 4 bajo trasera. 16004 Cuenca.
Tel. y fax: 969 231 055.
Presidente: Juan Carlos Mena Castellanos
E-mail: seiscientos@eresmas.com

Club de Vehículos Románticos de Motril
Cerro de las Guías. Los Tablones. 18600 Motril. Granada.
Tel.: 958 34 92 39. Fax: 958 82 29 99.
E-mail: aleyvam@nexo.es
Presidente: Francisco Pérez Ruiz

Nos dejó Melchor Fontanet

En el pasado mes de agosto murió a la edad de 82 años don Melchor Fontanet, gran entusiasta de los automóviles antiguos afincado en Sagunto y conocido expositor en el Salón Motor Época de Valencia. Participante en rallyes históricos como el Madrid-Benidorm, su semblante siempre alegre, sus características patillas blancas y el tono grave de su voz quedarán para siempre en nuestro recuerdo.

¿Club Renault 12?

Adrià Parejo nos escribe desde Girona para comunicarnos que desde su infancia es un enamorado del Renault 12, lo que le ha llevado a preparar la creación de un club nacional dedicado a dicho modelo. Dispone de una página web en la dirección **www.renault12.net** a la que pueden dirigirse otros entusiastas del Renault 12, ahora que el modelo comienza a escasear y hay buenas unidades que se van a África. La dirección e-mail de Adrià es renol12@yahoo.es

Impuesto Municipal de 2003

Solicitud de modificación de la Ordenanza Fiscal

En este final de año, los Ayuntamientos de toda España están elaborando sus presupuestos para 2003 y aprobando sus Ordenanzas Fiscales. Muchos ya eximen del pago del Impuesto Municipal a los vehículos con más de 25 años, pero donde los aficionados no han planteado esta demanda en bloque es todavía algo por conseguir. Es ahora, antes de que acabe el año, cuando hay que solicitarlo, ya que en la primavera de 2003, cuando nos llegue el recibo del impuesto, lo más que se podrá hacer es ejercer el derecho al pataleo. Además de la solicitud, publicamos las últimas matrículas registradas en cada provincia a 31 de diciembre de 1977, lo cual facilitará el trabajo de los funcionarios municipales.

Últimos números de matrícula del año 1977

Álava	4412-D	VI
Albacete	8699-C	AB
Alicante	2858-O	A
Almería	4155-D	AL
Ávila	4217-B	AV
Badajoz	0513-E	BA
Baleares	4468-K	PM/IB
Barcelona	7224-CS	B
Burgos	7265-D	BU
Cáceres	6324-C	CC
Cádiz	3677-H	CA
Castellón	3839-F	CS
Ceuta	9084-A	CE
Ciudad Real	5251-D	CR
Córdoba	2503-G	CO
Coruña	6397-K	C
Cuenca	5343-B	CU
Gerona	4782-I	GE/GI
Granada	3985-E	GR
Guadalajara	1750-B	GU
Guipúzcoa	6136-J	SS
Huelva	3814-D	H
Huesca	7541-C	HU
Jaén	2445-D	J
León	8174-E	LE
Lérida	1534-F	L
La Rioja	8783-C	LO
Lugo	1664-D	LU
Madrid	1386-CJ	M
Málaga	9573-I	MA
Melilla	6340-A	ML
Murcia	1948-I	MU
Navarra	7327-G	NA
Orense	0592-D	OR/OU
Oviedo	0821-N	O
Palencia	7159-B	P
Las Palmas	1022-J	GC
Pontevedra	8874-I	PO
Salamanca	4662-D	SA
S.C. de Tenerife	5436-H	TF
Santander	8270-F	S
Segovia	4641-B	SG
Sevilla	1776-N	SE
Soria	0716-B	SO
Tarragona	5632-G	T
Teruel	3138-B	TE
Toledo	7334-D	TO
Valencia	8458-AB	V
Valladolid	5479-F	VA
Vizcaya	2216-P	BI
Zamora	8901-B	ZA
Zaragoza	2941-I	Z

EXCMO AYUNTAMIENTO DE ______________________________

D. ______________________, mayor de edad, con D.N.I. nº__________ y

domicilio en ____________________________.

EXPONE:

PRIMERO.- Mediante la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, las Cortes Generales aprobaron una modificación del Art. 96 de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales, para posibilitar a los ayuntamientos el establecimiento de una bonificación de hasta el 100 por 100 de la cuota del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica para los vehículos históricos o de más de veinticinco años de antigüedad, adaptando así nuestra normativa fiscal a la del resto de países de la UE.

SEGUNDO.- Como consecuencia de dicha modificación legal, miles de municicpios españoles (entre los quye se encunetran la mayoría de capitales de provincia) ya han establecido para los vehículos históricos o de más de 25 años de antigüedad la oportuna bonificación fiscal.

TERCERO.- No obstante, y pese a ser ya mayoritarios los municipios que han establecido una bonificación de hasta el 100 por 100 de la cuota del impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica para los vehículos históricos o de más de 25 años de antigüedad -con el fin de salvaguradar el carácter representativo y simbólico de una determinada época de la producción automovilística-, se ha de significar que en este Ayuntamiento aún no se ha adecuado la correspondiente Ordenanza Fiscal a la previsión legal aprobada en 1998 por el Parlamento.

Por ello, al amparo del derecho establecido en el art. 29.1 de la Constitución Española, y con el fin de hacer efectivos tanto el mandato como la previsión legal aprobada,

SOLICITA a V.E. promueva ante el Pleno municipal la aprobación de una modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, para el ejercicio del año 2002, con el siguiente tenor literal:

> "Los vehículos históricos, o aquellos que tengan una antigüedad mínima de veinticinco años contados a partir de la fecha de su fabricación gozarán de una bonificación del 100 por 100 en la cuota del Impuesto.
>
> Caso de no concederse dicha fecha se tomará como tal la de su primera matriculación o, en su defecto, la fecha en que el correspondiente tipo o variante se dejó de fabricar".

Localidad y fecha.

Excmo Sr. Alcalde del Ayuntamiento de ____________________.

La exposición situada dentro del Museo del Ferrocarril ofreció numerosas monturas anteriores a 1920.

En Vilanova i la Geltrú se mostraron máquinas como esta Monet Goyon o la New Hauley de 1933.

Entre raíles

V Motoclàssic Vilanova

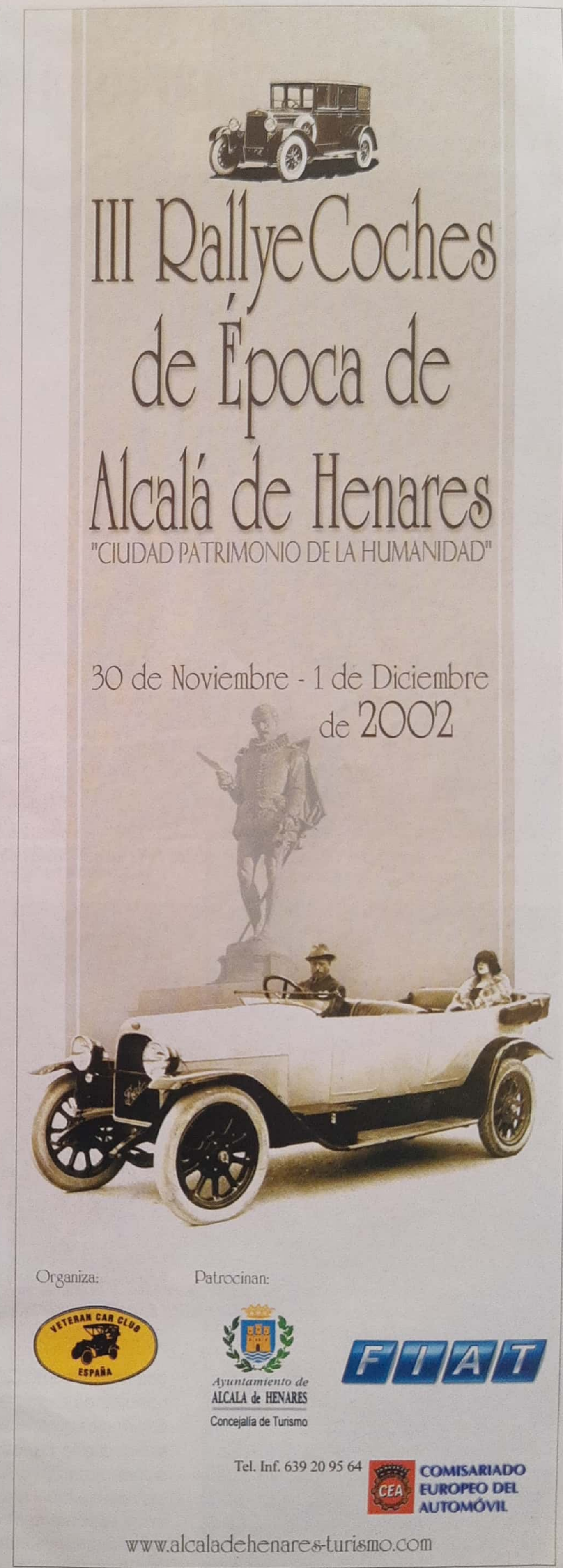
X. Molero Homs (texto y fotos)

Durante el 6 y el 7 de octubre, el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú (Barcelona) ha vuelto a ceder sus instalaciones a los aficionados a las dos ruedas en esta quinta edición de Motoclàssic. Si bien en esta edición no se ha llevado a cabo el monográfico característico de las anteriores ediciones, la exposición de motocicletas realizada en el interior del Museo ha contado con un buen número de máquinas anteriores a 1920: Hobart, Alcyon, Continental, Terrot, todas ellas restauradas, junto a modelos Norton, NSU o BMW de los años treinta. Ya en el exterior del Museo del Ferrocarril, numerosas motocicletas para restaurar descansaban sobre antiguas locomotoras a vapor o apoyadas -óxido con óxido- entre los raíles, la mayoría de ellas de fabricación española, entremezcladas en el amplio mercadillo de piezas y accesorios.

agencia
DERBI

A modo de diorama, reproducción de un taller Derbi de la época.

En la zona del mercadillo hubo numerosas motos para restaurar, la mayoría de ellas nacionales.


III Rallye Coches
de Época de
Alcalá de Henares
"CIUDAD PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD"

30 de Noviembre - 1 de Diciembre
de 2002

Organiza:
VETERAN CAR CLUB ESPAÑA

Patrocinan:
Ayuntamiento de ALCALA de HENARES
Concejalía de Turismo
FIAT

Tel. Inf. 639 20 95 64
CEA COMISARIADO EUROPEO DEL AUTOMÓVIL

www.alcaladehenares-turismo.com

Denominación de origen

V Feria Internacional Ciudad de Oviedo

J.A. Aldasoro (texto y fotos)

Buena oferta de recambios, automobilia y vehículos en la quinta edición de la feria. Precios algo más contenidos y más visitantes permitieron firmar, cerca de una decena de transferencias.

Celso Fernández, el veterano y recordado piloto de Pegaso, y Fernando de la Hoz -director de la feria ovetense- junto a la réplica de un Pegaso Z-103, en el stand de la firma del caballo alado.

La calidad y el esmero de algunos restauradores asturianos, como Talleres Fernández, podía apreciarse en estas dos piezas expuestas, Mercedes-Benz 190 SL y Biscuter Zapatilla.

Sin pretender ser la mayor de España, la feria ovetense logra congregar en el Pabellón de Deportes buena parte de lo que el aficionado puede demandar; eso sí, en cantidad limitada. Un buen abanico de coches en venta, motos para todas las economías, un mercadillo cada vez más activo, presentación de personalidades históricas del motor -en esta ocasión, el piloto Celso Fernández-, algunos stands monomarca (Pegaso, 600 de Gijón, etc), exposiciones fotográficas -esta vez de la Feria de Hershey (USA)- y por supuesto, vehículos en exposición -los más exclusivos dentro, los industriales y especiales fuera-. Entre estos últimos, mencionar una réplica del "bólido" que batió el record mundial de velocidad en Bonneville a 1.153 km/h. Todo un espectáculo. Le acompañaban un veteran simo ómnibus Chevrolet (ALSA), un Ebr B-45 con caja ganadera (1964) y un recién restaurado Pegaso Barajas (1958 Incluso el sábado, una veterana Renau Estafette de venta de helados estacion junto a ellos. Las actividades se prolo garon a las calles adyacentes a la feri

AYUNTAMIENTO DE OVIEDO
Siempre con el deporte

El surtido de mercancía menor permitía -en el peor de los casos- enredar y manosear, desde un carburador de Dauphine, hasta una Auto Revista de 1966.

Un Simca 1000 Rallye, en una condición muy buena, junto al stand de la Librería Políglota. Cada vez es más habitual documentarse suficientemente, antes de restaurar un automóvil.

En Oviedo ya es tradición exponer automóviles americanos, ya que participan también en el Desfile del Día de América en Asturias, declarado Fiesta de Interés Turístico.

gracias a la organización de varias concentraciones; motos clásicas, Ford T y el Revoltijo Citroën 2 CV-Seat 600.

Aparte de los del Centro Reto, los demás coches pertenecían a particulares, tanto los ubicados fuera (sección oportunidades), como dentro (obligatorio el regateo). Entre los primeros, un Dyane 6 (600 euros), un 1430 (750 euros), Dauphine (2.500), Citroën AZU (vendida el primer día), etc. De los aparcados bajo techo, varios mudaron de domicilio (Ford TT Camioneta, Cadillac Convertible del 72, Renault 8, Alpine A-310, etc.). Y qué decir del menudeo, pues había bastante recambio y algo más de papel que otros años, incluso había revistas y manuales, a precios bastante comedidos.

Breves

Adiós, Juanfra

El 4 de octubre falleció Juan Francisco Pesqueira Ponce después de una larga enfermedad. Más conocido simplemente como "Juanfra" , su habitual labor de enlace motociclista en cualquiera de los rallyes organizados por la Comisión de Automóviles Antiguos del Real Automóvil Club de Valencia le hizo ganarse el aprecio y la gratitud de quienes le conocieron. Descanse en paz.

Jornada sobre documentaciones

El pasado 19 de octubre tuvo lugar en las instalaciones de la Col.lecció d'Automòbils de Salvador Claret, en Sils (Girona), una jornada dedicada a estudiar la situación actual de las documentaciones, legislación, homologaciones y revisiones ITV de los vehículos históricos. En una segunda parte, los más de 35 asistentes analizaron los seguros de los vhículos de colección, el estado actual de los clubs y la FEVA, llegando a conclusiones de las que les informaremos en el próximo número.

Mivehiculo.com

A través de esta página Web, el propietario uno o varios vehículos puede hacer un seguimiento de cualquiera de ellos y tenerlo localizado mediante una señal de satélite. Para ello es preciso instalar un equipo de control el vehículo o vehículos y esta empresa se encarga de facilitar periódicamente la información acerca de su situación precisa, con datos detallados sobre sus paradas, velocidades y distancias recorridas. Más información en dicha página web.

LOCALIZACION DE
VEHICULOS
POR INTERNET_

LE MANS
CLASSIC
2002
CONCURRENT
LE MANS
CLASSIC
2002
MEDIA

Organizar una prueba histórica en el circuito Bugatti era sencillo, pero el reto era cerrar el antiguo y largo trazado de las 24 Horas, que obliga a bloquear varias carreteras y a movilizar a mil gendarmes. El Automobile Club de L'Ouest y Peter Auto llegaron a un acuerdo este año, conjuntamente con las autoridades locales. Ni las protestas de las "grandes superficies" instaladas en los aledaños de la recta de Hunnaudières pudieron frenar la celebración del primer "Le Mans Classic".

Pese al elevado coste de la inscripción, Peter Auto tuvo que hacer una dura selección de participantes, admitiendo 305 solicitudes (61 por parrilla), más un número indeterminado de reservas que fueran cubriendo los huecos de los abandonos.

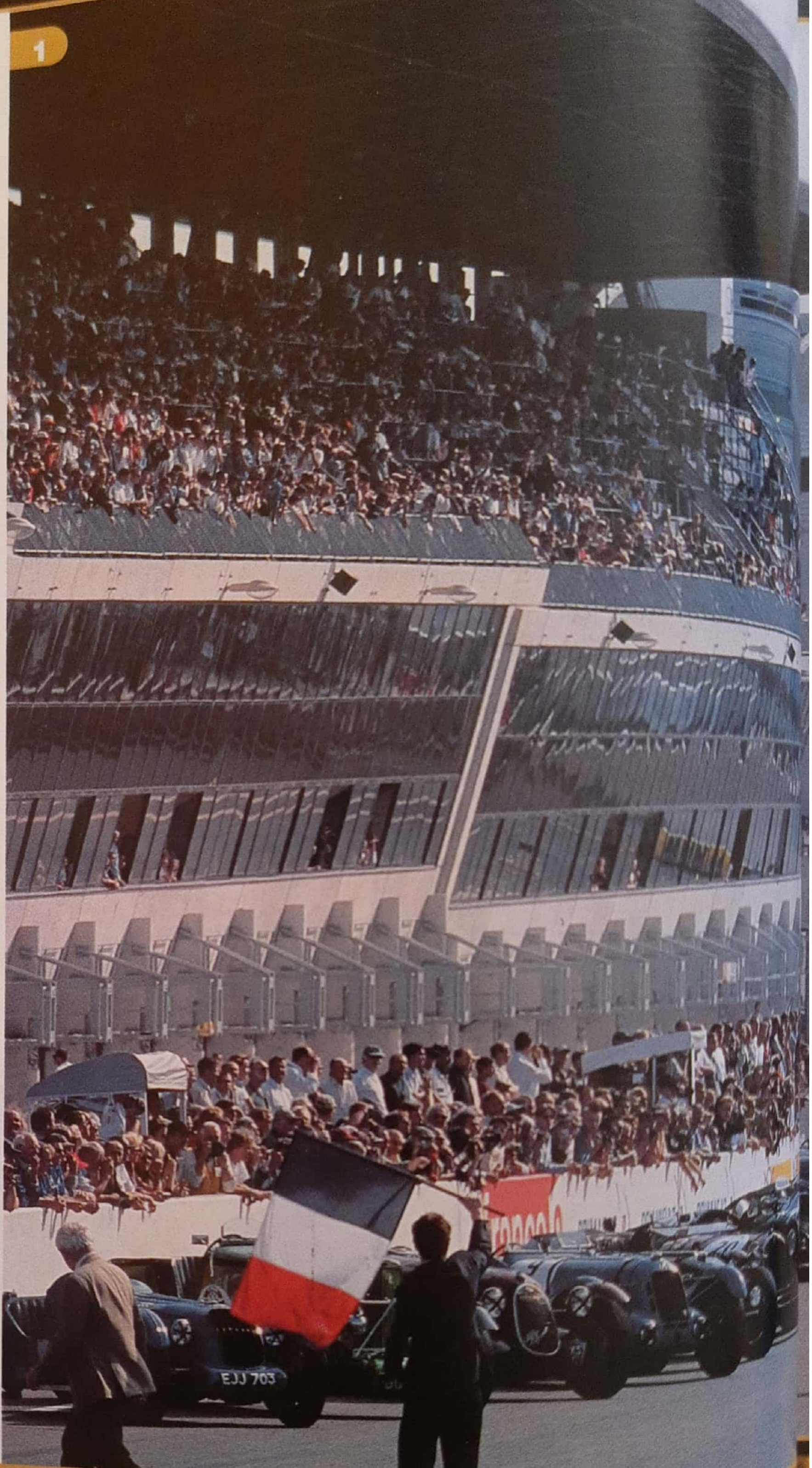
La idea no era hacer una carrera de 24 horas, sino carreras durante 24 horas. Así, los vehículos se dividieron en cinco grupos por épocas: 1923-1939, 1946-1956, 1957-1965 y 1966-1975. Cada uno disputaba cuatro mangas, más las tandas de entrenamientos (diurnos y nocturnos), con falsa salida tipo "Le Mans" en cada primera categoría. No se permitían los cambios de piloto durante cada manga, pero sí un máximo de cuatro por coche.

Los distintos y elegantes "corralitos" de cada grupo eran un herbidero el viernes. Aquello parecía un museo, pleno de piezas únicas y valiosísimas, curiosamente junto a otras (las menos) de valor y autenticidad discutibles. Pero una de las virtudes de esta carrera es que había de todo: desde un Renault 4/4 a un Ferrari 375 o desde un Panhard Aerodinámico a un Porsche 917.

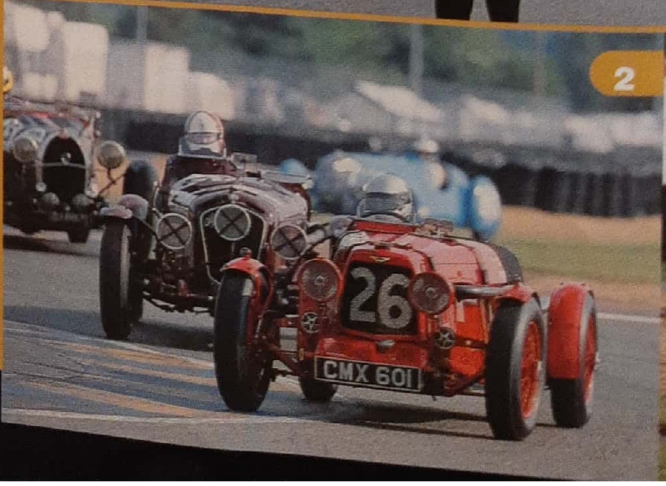
El circuito no se cerró hasta el sábado

21 de septiembre de 2002. 16 horas. Comienza Le Mans Classic con los "pilotos de los años '20" corriendo hacia sus coches (1). ¡Cómo corren los veteranos!, que suenan como camiones y se comportan como verdaderos coches de carreras (2). Entre ellos, José Fernández fue el mejor español: séptimo clasificado en el Grupo 1º con su Alta Sport (3). Impecable y rarísimo, este Maserati Birdcage "cola larga" a punto estuvo de ganar entre los coches de los '60 (4). El argentino Monteverde acabó chocando su magnífico Ferrari 250 Testa Rossa de 1957 (5).

1



2

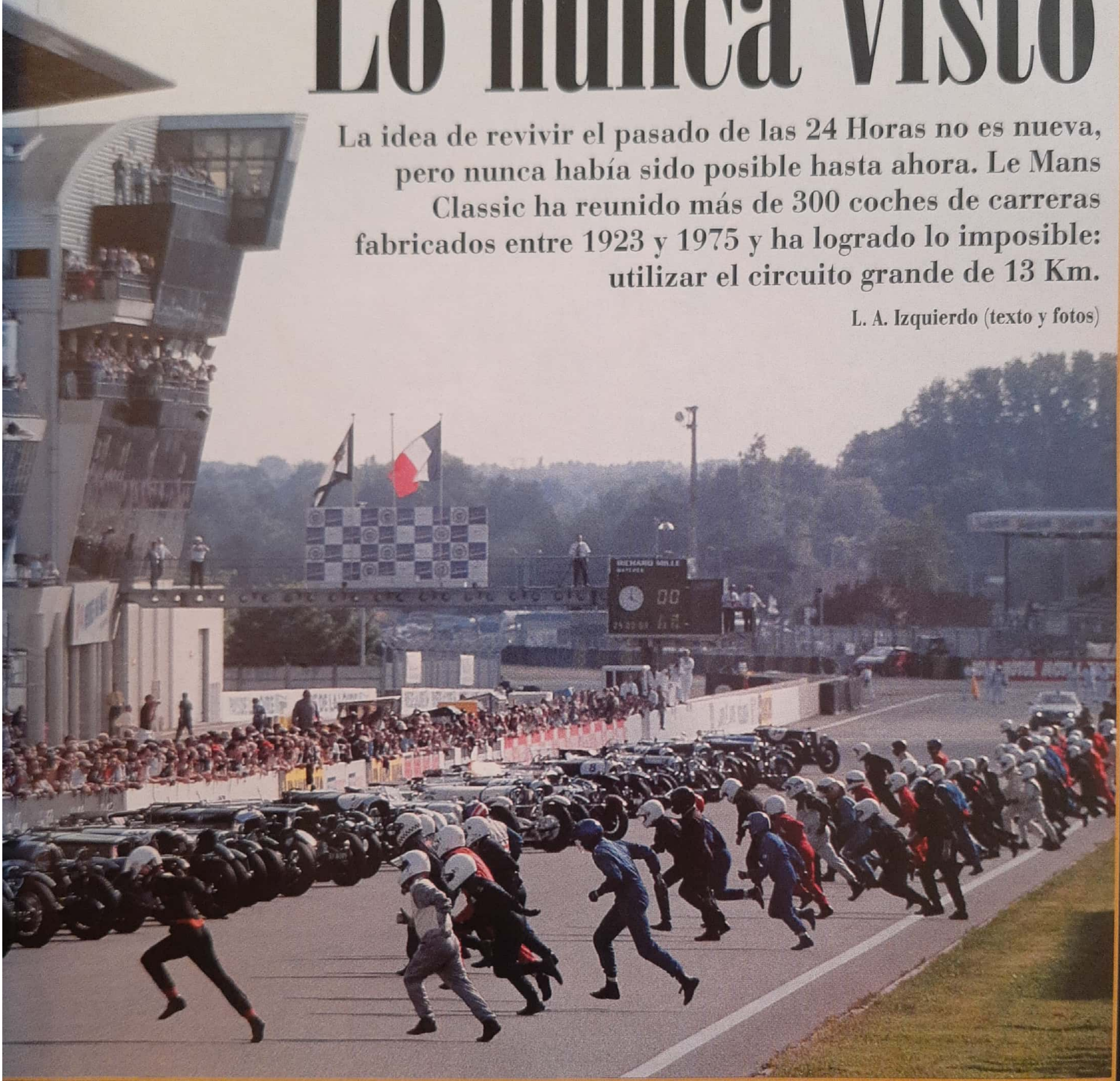


Le Mans Classic

Lo nunca visto

La idea de revivir el pasado de las 24 Horas no es nueva, pero nunca había sido posible hasta ahora. Le Mans Classic ha reunido más de 300 coches de carreras fabricados entre 1923 y 1975 y ha logrado lo imposible: utilizar el circuito grande de 13 Km.

L. A. Izquierdo (texto y fotos)


RICHARD MILLE
00

3

4

CAMORADI
3
CAMORADI

5

6

24
948 NNY
14

7

GENDARMERIE

8

9

Los Lister-Jaguar
dominaron su Grupo por l
tarde, pero se rompieron e
su mayoría durante la noc
(6). Ambiente retro
generalizado: aquí un Ma
D-Jet perteneciente a la
Gendarmería en los '60 (7
Coches de todo tipo, com
este Mini-Marcos,
participaron y se
clasificaron bien en la
prueba (8). También los G.
-Mustang, MGB, Porsche
911, Lotus Elite...- tuviero
su hueco en Le Mans
Classic (9). Historia viva:
Jaguar D de Percy fue el
ganador en 1955 y, el de
detrás, segundo en las 2
Horas de 1954 (10).
Maurice Trintignant, uno d
los mejores pilotos
franceses, volvió a Le Ma
con los 80 ya cumplidos
(11). El paddock rebosaba
recuerdos, como esta ba
tocando un chrarlestón (

10

11

12

LE MANS
CLASSIC
2002
CONCURRENT
LE MANS
CLASSIC
2002
MEDIA

por la mañana, así que los simbólicos entrenamientos (apenas 45 minutos por grupo) se disputaron hasta la hora de comer. Las nubes habían desaparecido y lucía un sol radiante, como si la climatología quisiera ser clemente con una carrera tan especial. Para ese momento todos los coches "modernos" ya estaban fuera del paddock (la grúa era implacable) y los equipos portaban sus herramientas a boxes a lomos de antiguas furgonetas de asistencia o gracias al grupo "Patton Army", cuyos Jeep y Dodge de la II Guerra Mundial (ellos iban perfectamente uniformados de soldados americanos) servían de "navettes". La corbata o la vestimenta de época también era obligatoria en todo el recinto, incluidos periodistas y mecánicos, estos últimos enfundados en monos blancos.

A las cuatro de la tarde todo estaba listo para la primera salida. Por la mañana, el Porsche 917 Martini de Bobby Rahal y Brian Redman había logrado el récord de vuelta rápida: 4'36", suficiente para salir bien clasificado en las 24 Horas modernas de junio pasado ¡y era sexto de su grupo! Pero su turno no llegaría hasta el atardecer. Fueron los "Vintage" de los años 20 y 30 los primeros que se situaron en batería frente a las tribunas (con 30.000 espectadores de pago) con sus pilotos alineados enfrente. A las cuatro en punto la bandera francesa ondeó por vez primera y, tras unos segundos de silencio, los motores atronaron de golpe y 61 viejas glorias atestaron la recta hasta por la hierba. La salida no era de verdad (aunque el riesgo fue el mismo) y el "Safety Car" los frenó unos metros más allá, dando una salida lanzada convencional. Este procedimiento se repitió tres veces más con los grupos sucesivos (sólo los "modernos" de la categoría 1966-1975 se libraron, porque desde 1970 ya no se hacía este tipo de salida) sin incidentes. ¡Ah, qué espectáculo!

La sucesión de carreras se detuvo al anochecer para disputar unos entrenamientos nocturnos, necesarios para los pilotos que debutaban a continuación. Las mangas se reanudaron sobre las diez, con triunfo del Porsche 917 en el 5° Grupo, sin embargo, una rótula de suspensión eliminó al coche alemán, dejando la victoria entre los Lola T70 y los Alfa Romeo 33. Al final fue el coche italiano de la pareja Shipman-Hales el que consiguió el máximo número de vueltas entre las cuatro mangas y fue declarado vencedor absoluto de Le Mans Classic, aunque a pocos les importó.

La noche fue clemente, con luna llena, iluminada por los faros de los distintos coches y... un rato por las llamas de un Alpine que se incendió. Los accidentes más graves se dieron en las horas nocturnas, obligando al director de carrera a sacar bandera roja para recuperar coches y pilotos heridos. El de mayores consecuencias ocurrió en el 4° Grupo, cuando dos vehículos que retornaban a la pista entre una nube de polvo chocaban contra otros dos corredores. Los pilotos sufrieron lesiones de poca gravedad, pero los coches... Otro de los más espectaculares tuvo como protagonista al Renault 4/4: dio cinco vueltas de campana, una marca difícil de mejorar.

La hora y media de retraso fue magistralmente absorbida por la organización, que terminó casi en el horario previsto con un gran desfile de los clubes de marca expuestos sobre el verde del circuito Bugatti. Pero, durante la mañana, las carreras se sucedieron sin descanso. El Alfa Romeo 8C de los Grist derrotó a los rapidísimos Talbot y Aston Martin entre los "vintage". En el 2ª Grupo la victoria final fue para el Jaguar D de Win Percy, el original que venció las 24 Horas de 1955, ahora recién restaurado, justo por delante de la versión "morro corto" que fue segunda en 1954. El 3° Grupo, inicialmente dominado por los Lister Jaguar, estuvo a punto de ser para el precioso Maserati Birdcage "cola larga" de 1961, pero le ganó un Jaguar E-type. Ray Bellm, campeón de G.T., impuso con autoridad su Ford GT40 entre los coches de los 60, por delante del AC Cobra de Sheperd y del Ferrari 250 GTO de Mason-Hales (dotado hasta de ¡adquisición de datos!). Del Alfa Romeo de Shipman-Hales ya hemos hablado: fue el único que acumuló 27 vueltas entre las cuatro mangas.

Pero las clasificaciones también se hacían por equipos (de cinco coches) y por "índice de performance". El equipo número 3, compuesto por un Invicta, los Maserati 450S y Birdcage, un Ford Mustang y un Porsche Carrera 6 fue el triunfador, con 107 vueltas acumuladas entre todos. De cualquier modo, lo importante era estar ahí. Los organizadores concluyeron que Le Mans Classic fue un éxito. La segunda edición ya está en marcha, pero no se disputará hasta 2004. ☐

CLASIFICACIONES

		1º Grupo (1923 a 1939)		
1º	Grist-Grist	(Alfa Romeo 8c)	20 v	2h03'04"078
2º	Burnett	(Talbot 105)	20 v	2h03'46"536
3º	Laing\Mahany	(Aston Martin 2 Seater)	19 v	2h08'14"168
		2º Grupo (1946 a 1956)		
1º	Percy	(Jaguar D-Type)	23 v	2h03'27"895
2º	Neumark-Griffiths-Green	(Jaguar D-Type)	23 v	2h08'28"728
3º	Davies-Fitzgerald	(Lotus 11)	23 v	2h10'44"459
		3º Grupo (1957 a 1961)		
1º	Puren	(Jaguar Type E)	23 v	2h03'05"617
2º	Ibing-Hugenholtz	(Maserati Birdcage)	23 v	2h04'39"524
3º	Whale-Guest	(Jaguar Type E)	23 v	2h05'02"552
		4º Grupo (1962 a 1965)		
1º	Bellm	(FORD GT40)	26 v	2h07'54"949
2º	Sheperd	(AC Cobra)	25 v	2h11'04"190
3º	Mason-Hales	(Ferrari 250 GTO)	23 v	2h06'38"824
		5º Grupo (1966 a 1975)		
1º	Shipman-Hales	(Alfa Romeo T33)	27 v	2h06'52"049
2º	Quiniou-Hitchins-Filhol	(Chevron B16)	26 v	2h07'54"607
3º	Cartier-Traber	(Porsche 2,8 RSR)	26 v	2h08'56"977

OSCA MT4 Siluro Spider

La sombra de Maserati

LE MANS CLASSIC 2002 CONCURRENT
LE MANS CLASSIC 2002 MEDIA

Los hermanos Maserati perdieron el control de su marca justo antes de la II Guerra Mundial. Tras diez años de inactividad fundaron OSCA. El MT4 fue su coche estrella, un sport de pequeña cilindrada que lo ganó todo en su tiempo..

L.A.Izquierdo (texto). Félix Macías (fotos)

¿OOS-qué?", suele ser la pregunta al nombrar la marca italiana. "Un Maserati..." y con eso ya todo el mundo entiende. Y es que, realmente, los OSCA fueron los auténticos Maserati de los años 50. Veamos: aunque la marca fuera vendida al conde Orsi y alcanzara sus mayores éxitos deportivos bajo su control, ninguno de los tres hermanos Maserati supervivientes intervino en la creación de sus vehículos. Tras la venta, estos fundaron "Officine Specializate Construzioni Automobili" (OSCA) en 1947, diseñando desde pequeños coches de sport hasta monoplazas de Fórmula 1 y 2. Su modelo MT4 fue un éxito, pues dominó las carreras de pequeñas cilindradas hasta mediados los cincuenta.

La unidad que hoy probamos y con la que hemos participado en Le Mans Classic tiene el número de chasis 1112 y data de 1949. Puede considerarse como uno de los OSCA más antiguos que se conservan (apenas

LE MANS
CLASSIC
2002
CONCURRENT
LE MANS
CLASSIC
2002
MEDIA

tres como éste) y está en plena juventud.

La curiosidad de este OSCA es su diseño tipo "Siluro" Spider, un dos plazas que imita la línea de un monoplaza. De hecho, la FIA lo admite en las competiciones de fórmulas de su tiempo con sólo quitarle las aletas y los faros. En cualquier caso, la carrocería de aluminio, de construcción Superleggera, es un prodigio de artesanía. Envuelve un chasis tubular muy básico, pero rígido y eficaz, con el motor y el cambio en posición delantera longitudinal, eje rígido posterior y frenos de tambor en las cuatro ruedas.

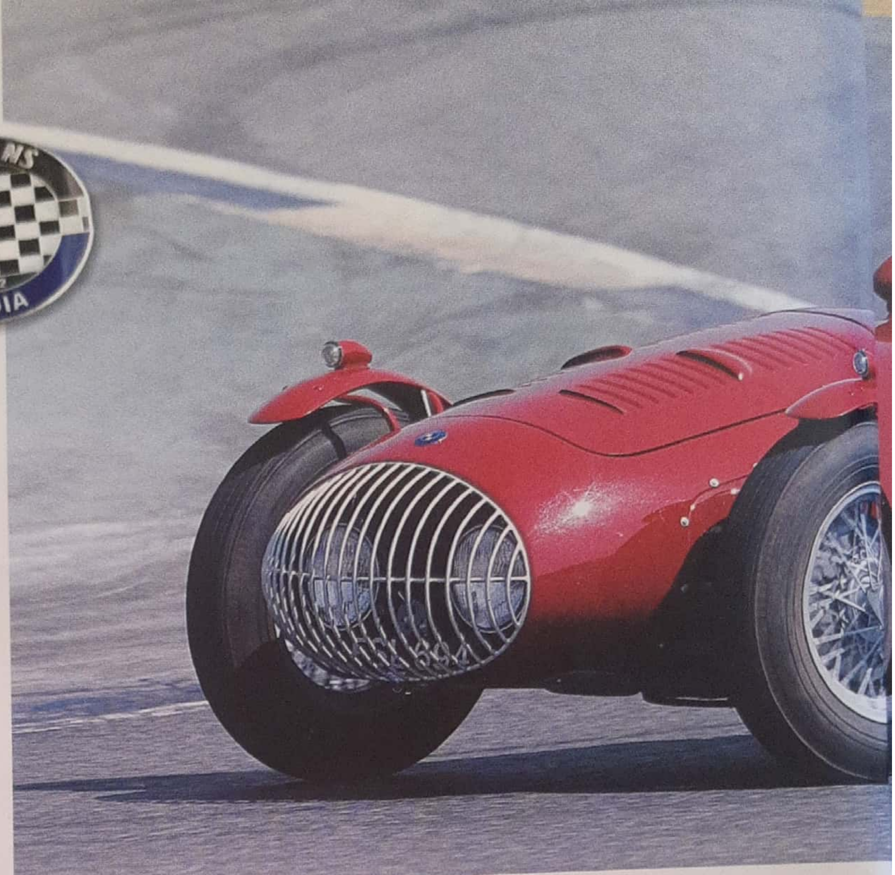
En tiempos de postguerra se hicieron populares las carreras de pequeñas cilindradas. Así, la clase hasta 1.100 cc era la categoría reina de muchas competiciones y los motores de Ernesto Maserati eran casi siempre los favoritos. El bloque de cuatro cilindros y 1.092 cc con doble árbol de levas en cabeza no desarrollaba más que 85 CV, pero en su época, sacar más de 80 CV por litro sin sobrealimentación era un prodigio.

Aunque los OSCA MT4 eran coches de circuitos, también podían circular por carretera y disputar pruebas como las Mille Miglia. De hecho, nuestra unidad estaba matriculada y llevaba dos faros dentro de la característica parrilla.

El habitáculo, aun siendo biplaza, es bastante estrecho. El piloto tiene que "esquivar" el gran volante de madera y "colar" ambas piernas por los lados. Son dos "baquets" que sujetan muy bien (no hay cinturones), pero que están diseñados para no más de 1,60 metros de estatura. El salpicadero es muy sencillo, con los relojes básicos de un diseño elegante. El cuentavueltas destaca sobre los demás: es de funcionamiento mecánico y tiene una fina aguja casi invisible que se mueve a saltos. Una raya roja añadida sobre las 7.000 rpm marca el límite, aunque el motor rueda alegre entre 4.500 y 6.500.

El arranque es uno de los tres pomos que hay en el centro: el de arriba abre el capó; el del medio seguimos sin saber para qué sirve; y tirando del inferior arranca el motor, si previamente también hemos tirado de la llave de contacto...

Embrague, primera, acelerador... y en marcha. El punto de fricción del embrague queda alto y es bastante seco, lo que me complica la vida porque no me cabe la rodilla entre el volante y la carrocería. Por algo se recarrozaron la mayoría de los MT4 Siluro en barqueta durante los 50. El cambio, en "H", dispone de cuatro marchas, pero es de gran precisión y robustez. El problema es que las relaciones quedaban muy abiertas y el motor caía



Ficha técnica

OSCA MT4 de 1949

MOTOR
Tipo: 4 cilindros en línea.
Posición: central delantera.
Diámetro x carrera: 70 x 71 mm.
Cilindrada: 1.092,10 cc.
Relación de compresión: 11,5:1.
Distribución: doble árbol de levas en cabeza.
Alimentación: dos carburadores Weber DPR3.
Engrase: carter húmedo con depósito auxiliar.
Potencia: 86 CV a 6.000 rpm.

TRANSMISIÓN
Tipo: propulsión trasera.
Embrague: monodisco en seco.
Caja de cambios: OSCA de cuatro velocidades en "H" más marcha atrás.

BASTIDOR
Estructura: tubular.
Suspensión delantera: independiente con brazos transversales triangulados, amortiguadores de fricción.
Suspensión trasera: Eje rígido trasero con ballesta semielíptica transversal.
Frenos: tambores a las cuatro ruedas.
Dirección: de cremallera.
Ruedas: de radios 3,5" x 15".
Neumáticos: 5.00 x 15.

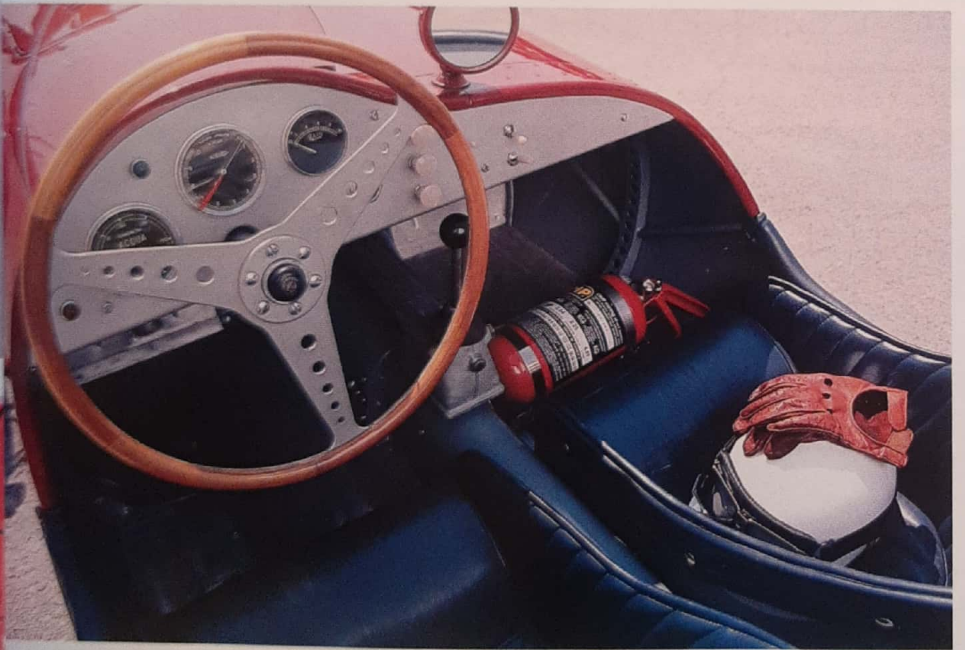
CARROCERIA
Tipo: siluro spider.
Plazas: dos.
Construcción: aluminio y tubo.

DIMENSIONES
Batalla: 2,3 m.
Vías del./tras.: 1,21/1,18 m.
Peso: 480 Kg.
Depósito: 60 litros

PRESTACIONES
Velocidad máxima: 160 Km/h.

FABRICACIÓN
Epoca de fabricación: 1949/1955.

AUTOMOBILI
O.S.C.A.
BOLOGNA - ITALIA
Tipo
Telaio
Motore
LUBRIFICAZIONE



Habitáculo casi monoplaza... pero con dos asientos y los elementos imprescindibles. El pequeño derivabrisas aerodinámico sirve bastante bién y es un acierto estético. Ruedas Borrani de radios de 3,5" de anchura y 15" de diámetro, calzando neumáticos casi de bicicleta.

de vueltas espectacularmente entre una y otra. La segunda era muy corta, la tercera vale para todo y la cuarta estaba muy desmultiplicada. Resultado: cuando el motor giraba por debajo de 4.500 rpm no andaba nada, a causa del cruce de las válvulas, y luego se disparaba hasta las 6.500, que es donde había que cambiar, cayendo de nuevo por debajo del par.

En régimen óptimo, el motor es una delicia y sus 85 CV parecen más. Las reducciones son harina de otro costal: la posición del acelerador, muy alto, impide realizar la maniobra "punta-tacón" o similar. Eso obligaba a reducir con mucho

Historia
OSCA, un breve sueño

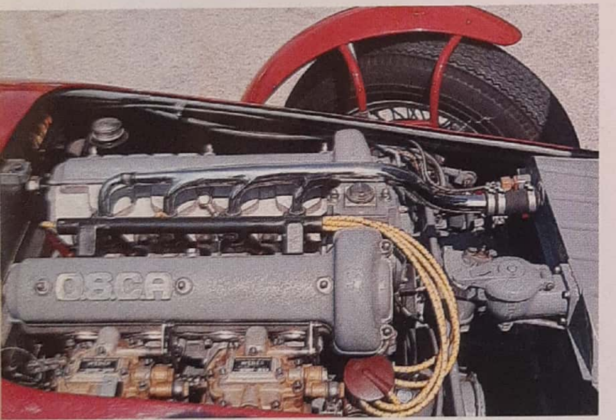
Tan pronto como caducó la demora acordada con la familia Orsi, los tres hermanos Maserati se pusieron a construir coches de nuevo. Su nueva empresa fue denominada Offizine Specializate Construzioni Automobili y fundada en 1947. En abril del año siguiente ya estaba listo el primer chasis rodante sport, equipado con el motor de 4 cilindros y 1.092 cm3. Villoresi lo impuso en el G.P. de Napoles y Serafini en el circuito del lago de Garda. Más victorias llegaron en 1949 y el motor se potenció adoptando un doble árbol de levas. En 1950 Faglioli fue primero en las Mille Miglia y Bonetto en Monza. OSCA empezaba a sonar fuerte en los circuitos. Con un motor de 330 CV nacía al tiempo el primer OSCA de Grand Prix, del que se fabricaron dos unidades. El cambio de reglamento de F-1 llevó a los hermanos Maserati a construir Fórmula 2 de bastante éxito al año siguiente.

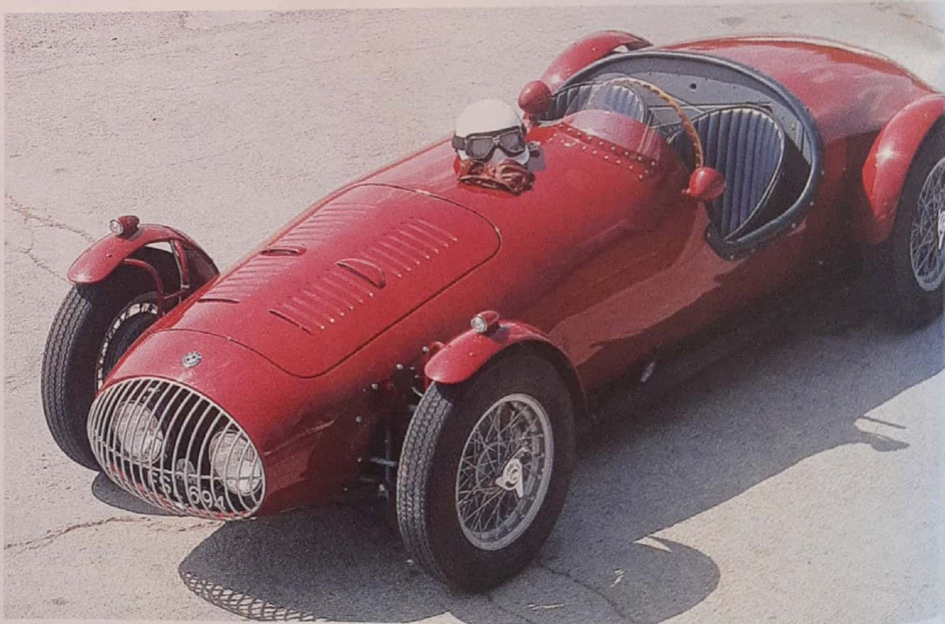
En 1953 apareció la primera berlinetta. Las instalaciones se desplazaron a San Lazzaro de Savena (Bolonia) y en 1954 llegó el nuevo motor de 1.500 cm3 y 120 CV con el que Stirling Moss ganó las 12 Horas de Sebring. En 1955 un OSCA batió varios records de velocidad en la llanura de Bonneville y se logró una larguísima lista de éxitos batiendo a Porsche. Las Mille Miglia, la Targa Florio, los 1000 Km de Monza... nada se resiste a los OSCA en su categoría. FIAT adquirió los derechos de fabricación del motor 1.500. La Fórmula Junior les permitió volver a construir monoplazas y, en 1960, nacía el primer G.T. de la marca: el 1600 GT. Pero en 1963 la empresa ya estaba en quiebra financiera, vendiéndose el grueso de las acciones al conde Augusta (MV Augusta). La marca subsistió hasta 1966, cuando desapareció definitivamente.

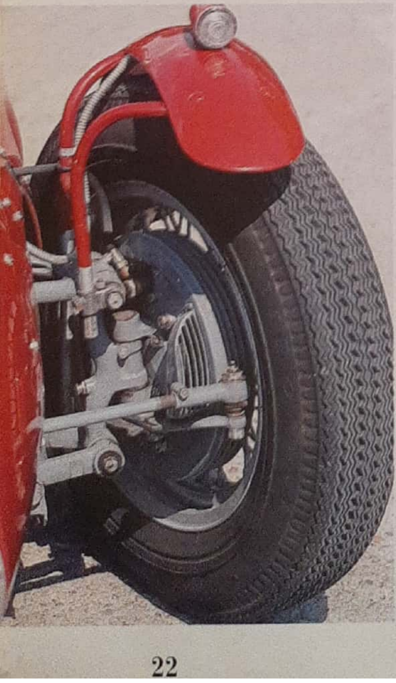
Una vuelta a Le Mans

Conozco el circuito de La Sarthe desde hace más de veinte años. Lo he recorrido hasta sus confines por caminos intransitables, buscando el mejor ángulo para una foto. He circulado muchas veces por las carreteras abiertas al tráfico y hasta he girado en el circuito Bugatti, pero nunca había corrido en el gran "Circuit 24 Heures". Era una gran responsabilidad, sobre todo porque el coche no era mío y porque había otros sesenta pilotos en pista, algunos con aún menos experiencia que yo.

Por fin me llegó el turno y salté al interior del habitáculo con una agilidad que aún no me creo. "Lo principal es no calarlo" pensé, así que aceleré un poco y solté despacio el embrague. Arranqué como un rayo oyendo un ligero chirrido. Al parecer dejé dos marcas negras en el asfalto y algún ceño fruncido por detrás... A final de boxes había bandera verde, así que tomé la línea interior de la primera curva mirando por el retrovisor. Olía a chuletas y el humo de las barbacoas inundaba la pista. "¡Vaya cuesta!; andando no parece que haya tanta pendiente en la chicane del puente Dunlop", me dije. Al coronar no recordaba hacia dónde tira la nueva "S" estrenada este año. "¡Ah!, es a izquierdas", y le sigue un serpentín rápido que enlaza con las "eses" del Tertre Rouge. Ya estaba en mi terreno: atajé las dos por dentro del arcén, como lo he visto hacer tantas veces en las 24 Horas. Poco más allá está la entrada a Hunnaudières, más cerrada de lo que creía. En cuarta me fui de arcén a arcén sin quitar ojo a dónde empieza la grava. "Mejor en tercera". Comienza la recta con la fila de árboles a la izquierda y compruebo que la velocidad punta no es muy punta. Los comisarios me agitaban sus banderas azules como si me conocieran de toda la vida, mientras otros coches me pasaban de dos en dos por la izquierda. Veo de lejos la primera chicane. "Haz memoria, ¿para dónde va ésta? Para la derecha". Me sitúo a la izquierda, freno en los 300 metros... y tengo que volver a acelerar. Ojo que engaña, la curva de la chicane es muy larga. Hay que entrar despacio para salir deprisa o te vas a la grava. L aceleración se hizo eterna y volvieron a pasarme más coches, como si estuvier parado. Un rato más y la otra chicane: mismo pero en dirección contraria. Por fin, Mulsanne. "¡Caramba! es más cerrada de lo que parece". Cuarta y pedal a fondo: es la zona más rápida del circuito, una carretera serpenteant hacia Indianápolis. Me situé a la izquierda para trazar..., pero no hacía







Estampa inconfundible. La mayoría de los "Siluro" fueron recarrozados como "Barchetta" en los '50. Espectacular motor biárbol para una cilindrada muy pequeña: apenas 1.100 cc y 86 CV. Suspensión delantera independiente y frenos de tambor ventilados, realmente eficaces y deportivos.

tiento para evitar que rascaran las marchas, que engranaban con un sonoro "clac" y regalaban con un coleteo del tren trasero al soltar el embrague, por muy suave que se aflojase el pedal. ¡Alegrías de los coches antiguos!

El pequeño derivabrisas de plástico libra al piloto de la mayor parte del viento frontal, pero éste sigue expuesto a las proyecciones que entran por el lado izquierdo. Vamos, que se va prácticamente fuera del coche. Afortunadamente, la velocidad máxima no es muy elevada: apenas 140 km/h, que nos hacía sufrir en las largas rectas de Le Mans.

En las frenadas, en cambio, el OSC era muy superior a otros coches. Sus fr nos de tambor son más que potentes p ra un peso de sólo 480 Kg y permiten tenciones escalofriantes.

Pero si en aceleración uno se dese pera cuando el motor ha caído de vu tas, cuando está lanzado su bastidor m tiene una estabilidad envidiable. Sus p mitivas suspensiones con amortiguad res de fricción transmiten una sensac de seguridad en la trazada que para quisieran muchos coches modernos.

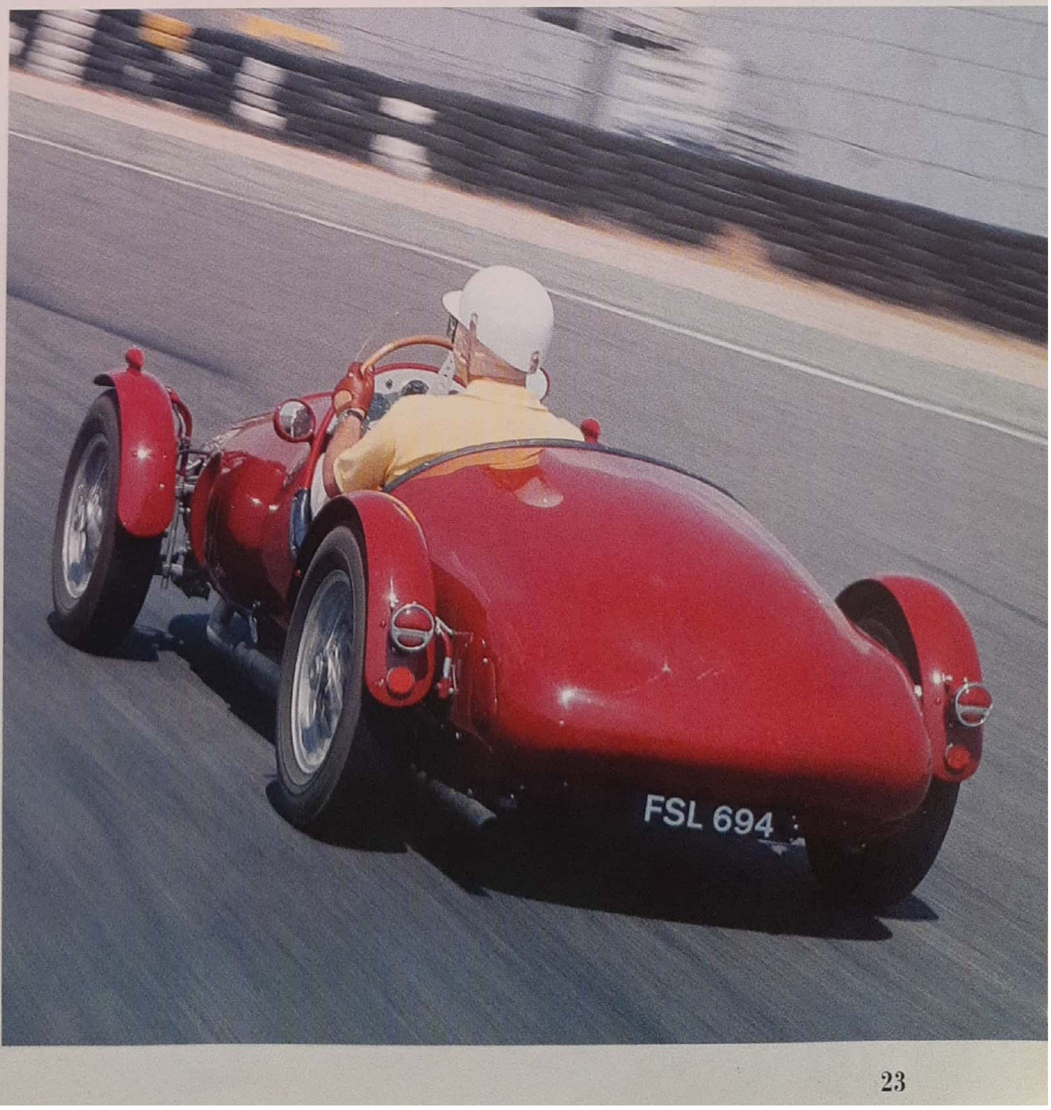
LE MANS
CLASSIC
CONCURRENT
2002
LE MANS
CLASSIC
2002
MEDIA

falta, aunque casi metí dos ruedas en la hierba. Veo manchas azules por todos lados: son los gendarmes. La llegada a la peraltada de Indianápolis es vertiginosa. Toqué el freno por precaución, pero no hacía falta. Inmediatamente tercera y el coche giró sólo con un golpe de volante. Se estira la tercera antes de la frenada de Arnage. Pero en tercera el motor sale "muerto". Hay que meter segunda la próxima vez para salir alto de vueltas. Oí vítores a mi espalda, porque estaba lleno de gente. Era importante salir rápido para llegar holgado a las curvas Porsche. La primera puede hacerse en cuarta porque es muy abierta, pero es mejor poner tercera y negociarlas todas con el motor alegre. Esta parte no la conocía: es muy virada y con muros amenazadores a ambos lados. Me tocará adelantar varias veces en carrera y por fuera: ¡qué escalofrío!. A la salida, máxima aceleración y hasta cuarta antes de la frenada de la Chicane Ford. Ya veo al fondo las tribunas y los boxes. Esta zona es divertida. La primera "ese" tiene bordillos altos, pero la segunda los tiene planos y pueden cortarse por el medio, para no perder giros de motor en la recta. El escape retumbaba entre los edificios y desde boxes me hacían señas. Me quedé en la línea exterior para trazar la primera curva: comenzaba una nueva vuelta. Cuando al fin cayó la bandera a cuadros la alegría fue indescriptible. Era como ganar las 24 Horas de verdad. Los comisarios saltan a la pista y hacen pasillo agitando sus banderas multicolores. No hay diferencia con la "Plus Grande Course du Monde".

Mejor es no pinchar. Si sucede, hay que demontar los dos asientos, que basculan hacia delante sobre unas bisagras, y abrir el panel trasero. Sobre la batería y sujeta con correas va la rueda de recambio. Desde ahí puede verse todo el puente trasero y el depósito de gasolina de aluminio. El motor es más accesible, oculto por el amplio capó delantero. Lleno de branquias para refrigeración, lleva dos falsas para que quepan las culatas del motor biárbol.

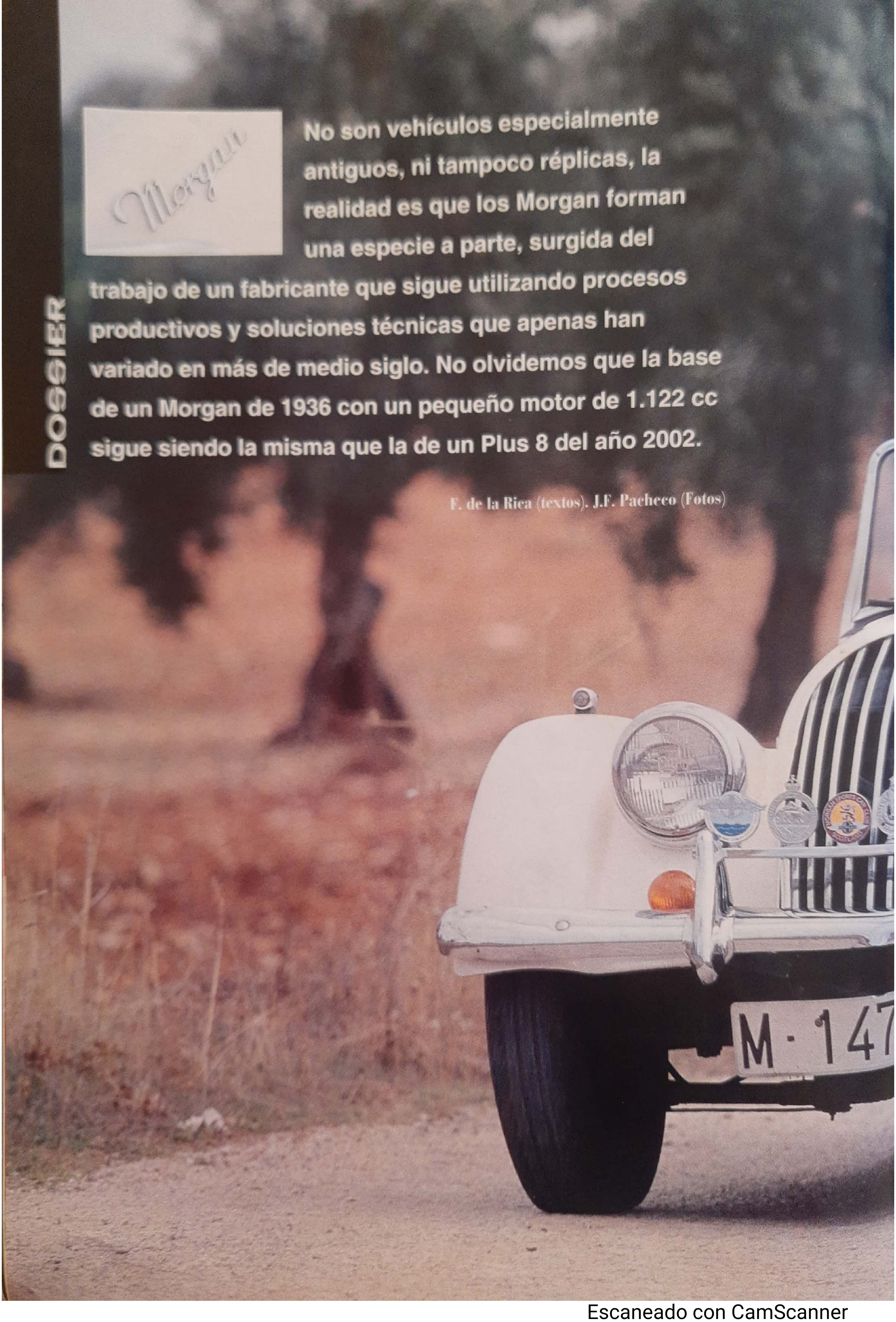
Esta unidad 1112 tiene un palmarés envidiable. Logró un segundo puesto en el G.P. de Modena y fue tercero en el Circuito de Garda en 1950. Ganó en Modena con Nisotti al volante en 1951 y fue segundo en Monza. Luego fue vendido a un americano, que la hizo correr en EE.UU. hasta 1955. Consiguió victorias de clase y absolutas en Bridgehampton, Tampa, Bergstrem, Jonesville... fue sexto absoluto en las 12 Horas de Sebring de 1953 y ganó la carrera de Road America de 1955 en Elkart Lake. Luego languideció en un taller hasta que regresó a Italia en 1961, disputando un par de carreras más.

Con los años fue restaurada y en diciembre de 2001 la firma Bonhams la sacó a subasta en Londres, llegando por fin a manos de un coleccionista español. Después de haber participado con éxito en Le Mans Classic, el OSCA MT4 ha reverdecido sus laureles. □



No son vehículos especialmente antiguos, ni tampoco réplicas, la realidad es que los Morgan forman una especie a parte, surgida del trabajo de un fabricante que sigue utilizando procesos productivos y soluciones técnicas que apenas han variado en más de medio siglo. No olvidemos que la base de un Morgan de 1936 con un pequeño motor de 1.122 cc sigue siendo la misma que la de un Plus 8 del año 2002.

F. de la Rica (textos). J.F. Pacheco (Fotos)



Morgan

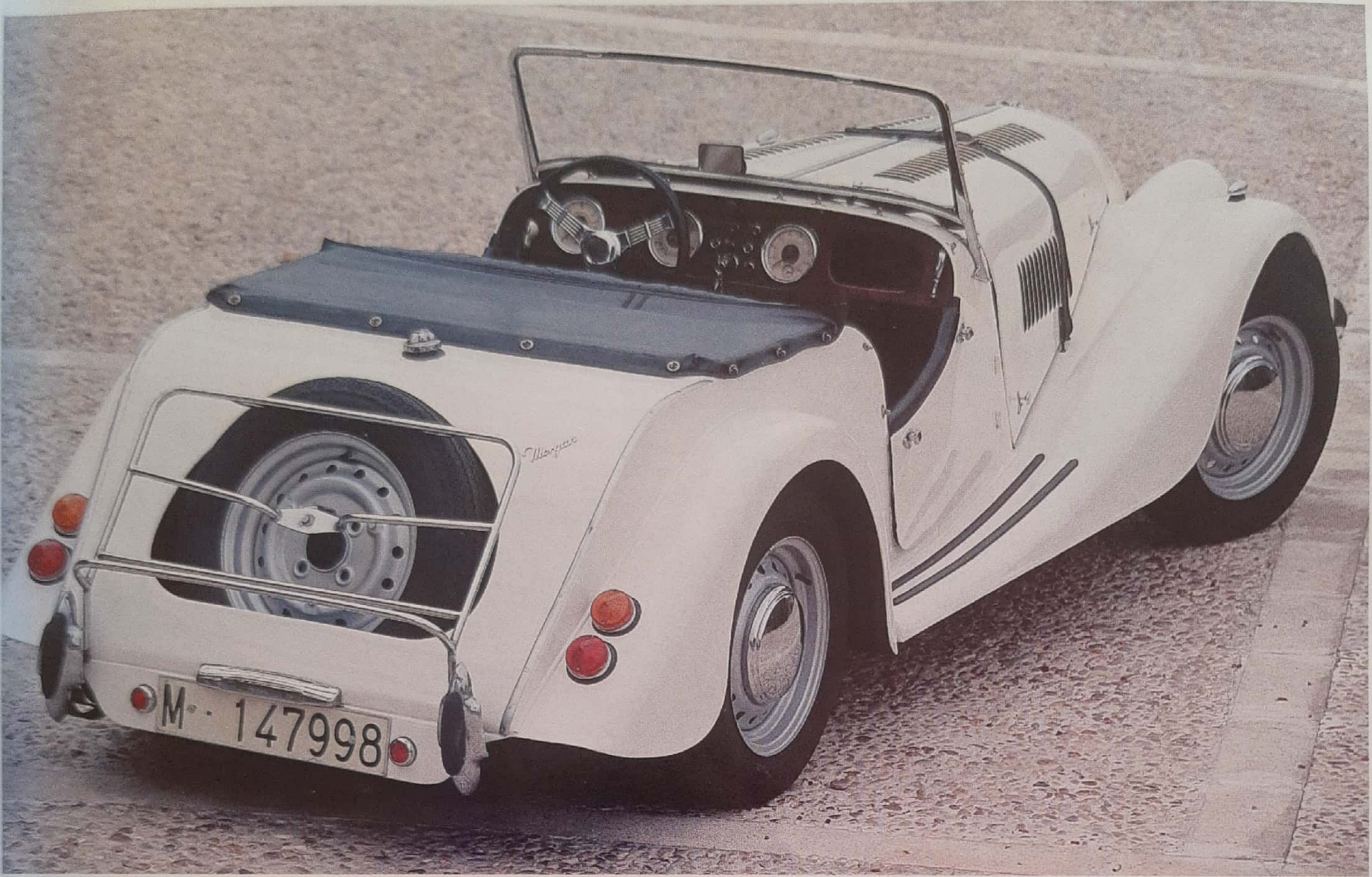
Al margen del tiempo

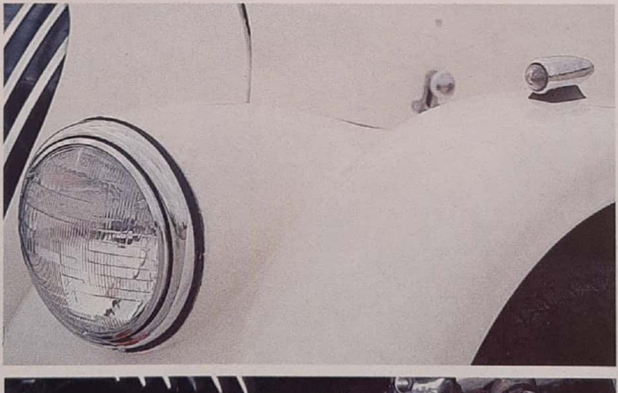
Cambio de época

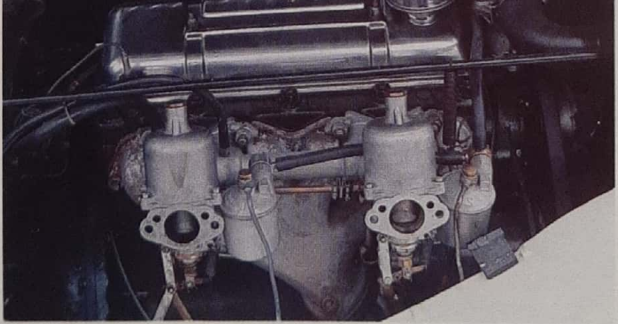
Ponerse a los mandos de un Morgan de los años 50 supone trasladarse en unos instantes hasta la época en la que nacían los pequeños deportivos de antes de la Segunda Guerra Mundial. Una experiencia que nos ha hecho descubrir por qué estos coches tienen un atractivo tan especial entre los buenos aficionados.

Quien quiera disfrutar a los mandos de un Morgan debe olvidar la mayoría de las referencias que tenga actualmente sobre el automóvil. De entrada, sus formas exteriores ya nos están avisando que no se trata de un coche normal. Sus aletas que continúan hasta la parte trasera formando estribos, sus faros encastrados a ambos lados del motor, su rejilla abombada, su largo capó, las pequeñas puertas y la forma de la parte trasera, con la rueda de repuesto encastrada, han creado una imagen inconfundible con una fortísima personalidad a la que es difícil resistirse.

En su interior nos encontramos de nuevo con sensaciones muy distintas a las de otros vehículos e, incluso diferentes de las que ofrecen otros deportivos ingleses de carácter parecido. De entrada cuesta un cierto trabajo acomodarse en el asiento ya que el salpicadero, el volante y el parabrisas están muy cerca del conductor y su acompañante. Como en los Morgan de estos años no hay ningún tipo de reglaje, obligatoriamente somos
tros los que nos tenemos que ac
al coche y no a la inversa, como
ser lo habitual. La realidad es q
medida que nos acostumbramos
var el volante tan cerca vamos de
briendo que una posición de este
tiene sus pequeñas ventajas. Por
lado, se tiene un buen control de
rección, por otro, al estar el parab
tan cerca nos protege francam
bien de las inclemencias y, por úl
todos los mandos, incluida la corta
lanca del cambio, los tenemos
cerca de la mano.



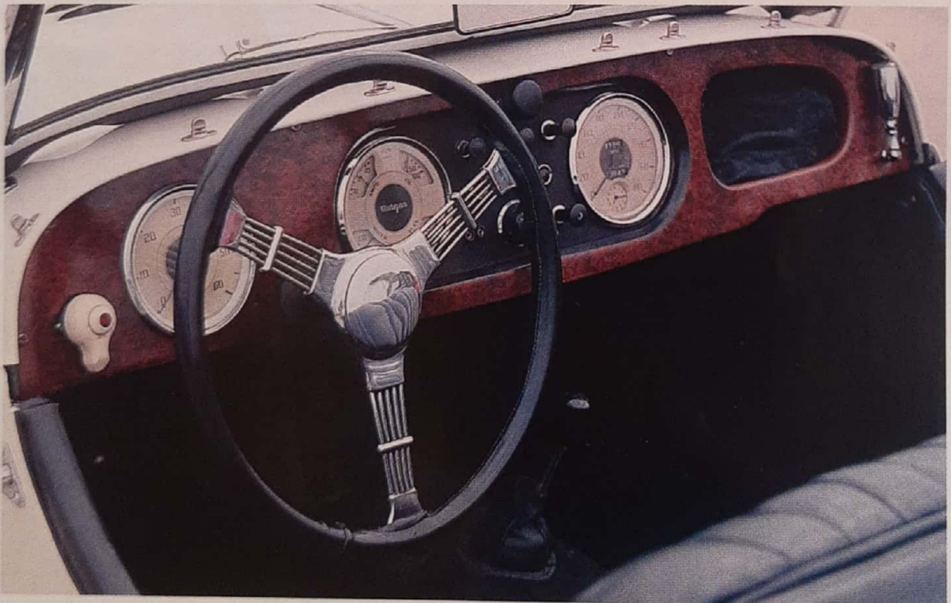




La fórmula emplada por Morgan para conseguir unas líneas atractivas ha sido bastante simple; dejar, como en los años treinta, bien diferenciados todos los componenetes del coche. Aletas, motor, habitáculo y trasera forman un conjunto en el que predomina la estática frente a la funcionalidad. El motor de 2 litros de origen Triumph respira sin filtros de aire por falta de espacio.

El Morgan elegido para esta prueba se trata de un Plus 4 de 1955 (capó alto) en un excelente estado de conservación, en el que se han hecho algunas pequeñas modificaciones como la colocación de pilotos ámbar delante y detrás para poder cumplir con las normativas de las ITV. También se han sustituido en el tren trasero los amortiguadores de brazo por unos telescópicos que sujetan mejor el eje rígido.

Después de poner el contacto, tirar del arranque en frío y de presionar el botón de arranque el cuatro cilindros en línea de origen Triumph, en este caso se trata del mismos que se montaba



En los Morgan de los años 50 el volante y el salpicadero quedaban un poco cerca del conductor y los asientos no disponían de reglaje. Los tres grandes relojes ofrecían muy buena información.

en los TR 2, cobra vida sin mayo problemas alcanzando rápidamente temperatura de funcionamiento. Eso las trepidaciones y el ruido que nos gan de la parte delantera cada vez pisamos el acelerador nos vuelve recordar que estamos en el interior un vehículo un tanto especial. Por lado, todo el coche parece sentir ca vuelta del motor y, por otro, al no lle filtros de aire se escucha de forma confundible como respira el motor todo momento. La instrumentación, tuada en tres grande relojes, uno el cuentavueltas otro con el velocí tro y el tercero con los indicadores temperatura, presión de aceite, am rímetro y nivel de combustible, per mantener un perfecto control del es do de la mecánica.

Al ponernos en marcha el emb gue nos ha sorprendido por su sua dad, aunque a la hora de soltarlo ha que tener un poco de cuidado con pie izquierdo para que no de tiron Las cosas se ponen un poco más co plicadas a la hora de manejar el ca bio, aunque si tratamos con cuidado caja Moss, dándola tiempo para pa de una marcha a otra y marcando movimientos con cuidado incluso garemos a disfrutar de su manejo, se ve facilitado por los movimien precisos de su corta palanca.

ponernos en marcha teníamos cierto miedo a la famosa dureza de la suspensión de estos coches. Hay quien comenta que si los propietarios de algunos deportivos ingleses podían detectar cuando las ruedas de su coche pasabann por encima de una moneda, el dueño de un Morgan era capaz de decir si dicha moneda había caído de cara o de cruz. Bromas aparte, es cierto que las ballestas traseras son francamente duras y que los muelles de las torretas verticales giratorias no son ningún ejemplo de suavidad, pero la realidad es que el Morgan tiene una dureza de suspensiones parecida a la que encontramos en otros deportivos ingleses. Quizá sea porque el asfalto de las carreteras actuales es mucho mejor que el que tenían en los años 50, pero la realidad es que esa leyenda sobre las suspensiones del Morgan nos ha parecido un poco exagerada o al menos una crítica que sí que se le puede hacer a las versiones actuales, pero a un Morgan del año 1955, como el Plus 4 de esta prueba, bien se le puede perdonar.

Volviendo a la forma de andar del Morgan, hay que reconocer que no se disfruta totalmente de estos coches hasta que no se ha salido de la ciudad y se han dejado atrás las autovías. No es que en ciudad el Morgan vaya mal, pero su dura dirección y su cambio firme no ayudan mucho en estas circunstancias. En autovías y autopistas los 90 caballos del motor Triumph TR 2 se muestran sobrados para mantener cruceros por encima de los 120 km/h, ya que a esa velocidad el motor sólo gira a 3.500 rpm, disponiendo aún de una capacidad de aceleración razonable. Pero donde el Morgan realmente empieza a ser un auténtico placer es en las pequeñas carreteras de montaña. En este tipo de terreno se disfruta a tope de la conducción al aire libre y se saca más partido a las buenas cualidades del motor de 1.991 cc, cuya mayor virtud está en la forma en que responde a regímenes bajos y medios, justo los que se utilizan en este tipo de trazados.

Si queremos practicar una conducción tranquila el motor puede con casi todo en 4ª, recuperándose con facilidad a la salida de las curvas. A 100 km/h va girando a 3.000 rpm momento en el que ofrece sus mejores valores de par, moviéndose francamente bien en carreteras tipo Redia. Si queremos circular más rápidos o entramos en zonas más viradas podemos recurrir a la 3ª cuyo desarrollo nos permite llegar con facilidad a 100 km/h en cuanto que el motor llega a las 4.000 rpm y, si insistimos hasta las 5.000, ejercicio que el motor hace de peor grado, nos pondrá por encima de los 125 km/h.

En cuanto al comportamiento, es cierto que su pesada dirección exige manejar el volante con decisión, pero el tren delantero sigue con bastante fidelidad los deseos del conductor. Si el estado de la calzada empieza a degradarse también comienza a hacerlo el comportamiento del Morgan, volviéndose algo saltarín y con tendencia a sobrevirar en las curvas, especialmente si abusamos del acelerador en marchas cortas. Con respecto a los frenos, hay que poner un poco de atención pues estas versiones de los años 50 aún llevaban tambores en las cuatro ruedas, con el handicap de no disponer de servofreno.

Después de haber probado este Morgan Plus 4 de 1955, entendemos perfectamente el éxito de estos coches; tienen una extraordinaria personalidad, son francamente divertidos a la hora de conducir y, por último, su mantenimiento no es complicado. ☐

El propietario de este Morgan Plus 4 de 1955, lo ha dejado en depósito en la Fundación León de España, y forma parte de un ambicioso proyecto de conservación y exposición de vehículos históricos (entre ellos un Pegaso Z 102), hoy frustrado por no tener el apoyo oficial necesario. A ambos agradecemos la ayuda prestada para realizar este reportaje.

Ficha técnica
Morgan Plus 4 de 1955

MOTOR
Tipo: 4 cilindros en línea, bloque y culata en fundición, 3 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida.
Posición: Delantero longitudinal.
Diámetro x carrera: 83 x 92 mm.
Cilindrada: 1.991 cc.
Compresión: 8:1
Distribución: Árbol de levas lateral movido por cadena, 2 válvulas por cilindro accionadas por varillas y balancines.
Alimentación: 2 Carburadores SU H5
Potencia máxima: 90 CV a 5.000 rpm
Par máximo: 16,3 mkg a 3.000 rpm.

TRANSMISIÓN
Tipo: A las ruedas traseras.
Embrague: Monodisco en seco.
Cambio: 4 velocidades, 1ª sin sincronizar.
Relaciones: 1ª 3,44:1, 2ª 1,98:1, 3ª 1,32:1, 4ª 1.00:1.
Grupo: 3,73:1
Desarrollos: 9,7 km/h a 1.000 rpm en 1ª, 17,0 en 2ª, 25,5 en 3ª y 33,7 en 4ª.

BASTIDOR
Estructura: Mixta con largueros en chapa unidos por travesaños con parte del bastidor en madera.
Suspensión delantera: Torretas verticales sobre las que desliza el buje, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.
Suspensión trasera: Eje rígido guiado por ballestas y amortiguadores hidráulicos de brazo.
Frenos: 4 tambores
Dirección: De tornillo.
Diámetro de giro: 10 m.
Llantas: 4,5 x 16 pulgadas.
Neumáticos: 5,25 x 16.

CARROCERÍA
Diseño: Morgan.
Tipo: Roadster 2 plazas.
Batalla: 2,44 m.
Vías del./tras.: 1,19 m.
Largo x ancho x alto: 3,55 x 1,42 x 1,33 m.
Peso en vacío: 825 kg.
Depósito de combustible: 36 litros.

PRESTACIONES
Velocidad máxima: 160 km/h.
Aceleración: 10,3 seg.
Relación peso/potencia: 9,16 kg/CV.
Consumo medio: 10 l/100 km.

FABRICACIÓN
Presentación: 1954
Época de fabricación: 1954 a 1957
Unidades producidas: 344 + 51 drophead coupé

Pura tradición

Durante más de medio siglo la marca Morgan no sólo ha permanecido fiel al diseño original de su primer coche de 4 ruedas, también ha seguido trabajando de forma semi-artesanal tal como se hacía con los primeros triciclos que comenzaron a fabricarse en 1910.

Evidentemente que hay que ser inglés hasta la médula para diseñar un vehículo en los años 30 y seguir construyéndolo de forma muy parecida setenta años después. Así en los actuales Morgan nos encontramos la misma suspensión delantera, realizada con pilares giratorios, que llevaran los primeros triciclos con motor Peugeot realizados por Harry Morgan en 1909. Por otro lado, la suspensión trasera sigue fiel al primer Morgan de 4 ruedas con un eje rígido guiado por ballestas semielípticas, diseño que data de 1936.

Se cuenta que el nacimiento de los pequeños Morgan se debe a un pequeño conflicto entre un pastor de Malvern Link, H.G. Morgan, y su hijo, Henry Frederick Stanley Morgan. Este último, especialmente dotado para el trabajo mecánico, compró un motor Peugeot bicilíndrico con el fin de construir una motocicleta. Inmediatamente H.G. Morgan intervino para que esa idea no se llevara a cabo, ya que el joven Morgan ya había sufrido las consecuencias de un accidente en un vehículo de dos ruedas y su padre temía que se repitiera la historia. Henry Morgan siguió a medias los deseos de su padre construyendo un ligero triciclo con el motor Peugeot, obteniendo un resultado excelente, ya que la nueva invención sólo pesaba 150 kilos y se movía con una soltura sorprendente. El éxito fue tan grande que en 1910 ya estaba funcionando la Morgan Motor Company y al año siguiente tenían que trabajar día y noche para hacer frente a todos los pedidos.

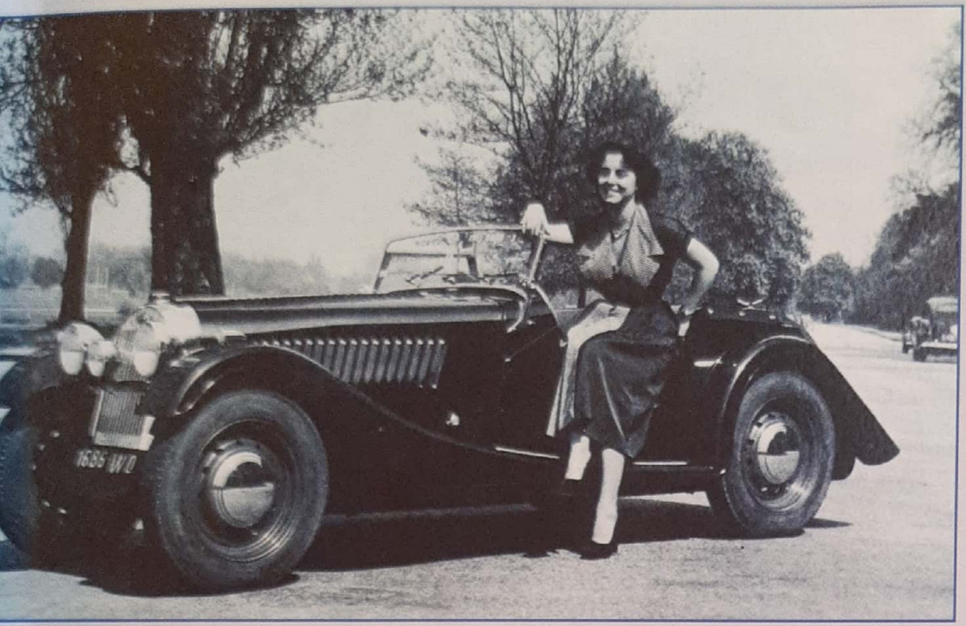
El siguiente capítulo importante comenzaría en 1934 cuando Peter Morgan, hijo de Henry, decide fabricar un vehículo de 4 ruedas viendo el importante éxito que estaban tendiendo los deportivos asequibles como los MG. El primer prototipo estaría movido por un motor Ford 8 HP al que siguió rápidamente un Coventry Climax que sería comercializado en 1936. En este Morgan 4-4 (4 ruedas 4 cilindros) ya se encuentran la mayoría de los signos identificativos de los sucesivos Morgan. De hecho la única diferencia importante estaba en el radiador plano. Las largas aletas formando estribo, las pequeñas puertas la parte trasera con la rueda de repue to integrada serán una constante has el día de hoy.

Desde el punto de vista técnico re mente los cambios desde 1936 se li tan a los distintos suministradores motores y cajas de cambio, y a mejo como los frenos de disco delanteros.

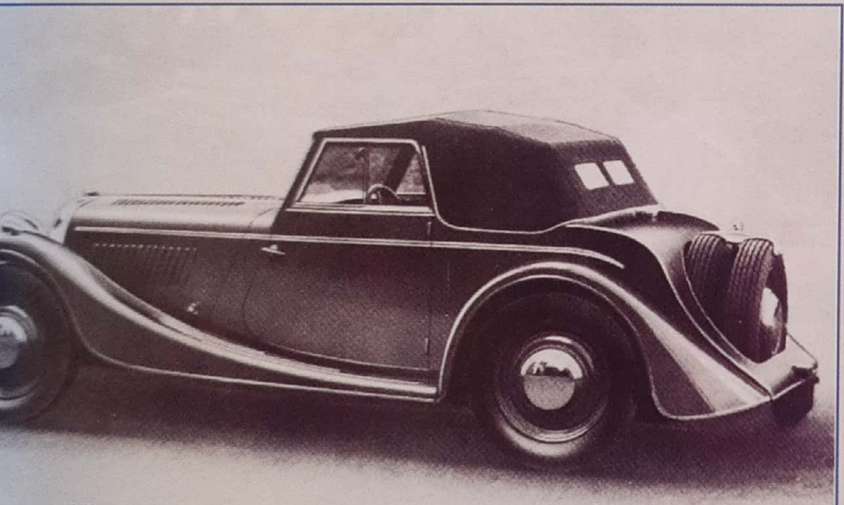
El primer 4-4 (la denominación 4 llegará en 1955) con motor de válvu de escape laterales y su refrigeraci por termosifón sólo ofrecía 34 CV, a que el poco peso del conjunto perm disponer de una aceptable capacid de aceleración y de una velocidad 125 km/h, siendo el punto más débil s tambores accionados por cable. Al po tiempo se bajó la cilindrada de este m

Morgan *flat-rad* (radiador plano)

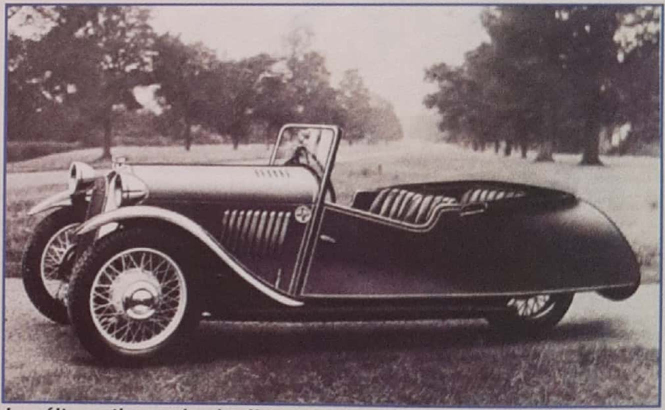
El radiador plano distingue perfectamente los Morgan fabricados entre el año 1936 y 1953, montándose una parrilla cromada a partir de 1938. También desde 1936 estos coches se ofrecen con tres tipos de carrocerías, tourer 2 plazas, tourer 4 plazas y drophead coupé. Para motorizar a estos primeros Morgan se recurrió a Climax y Triumph antes de la guerra y posteriormente a Standard. Los coches de post-guerra llevan un salpicadero con tres relojes con fondo blanco. También los primeros Plus 4 se diferencian por el radiador plano con una pequeña media luna cromada en la parte superior. De aspecto muy parecido a los primeros 4-4 se distinguen por una batalla algo más larga y vías mayores. En 1953 aparecen los Plus 4, denominados "Interim", con la parrilla curvada y media luna en la parte superior, los faros encastrados entre las aletas y el radiador. En 1954 los Plus 4 se denominan "high cowl" debido a su capó más alto.



El radiador plano de los primeros Morgan comenzó a ir cromado a partir de 1938.



Primera carrocería drophead coupé con las puertas completas.



Los últmos three-wheeler llevaron motor de 4 cilindros.

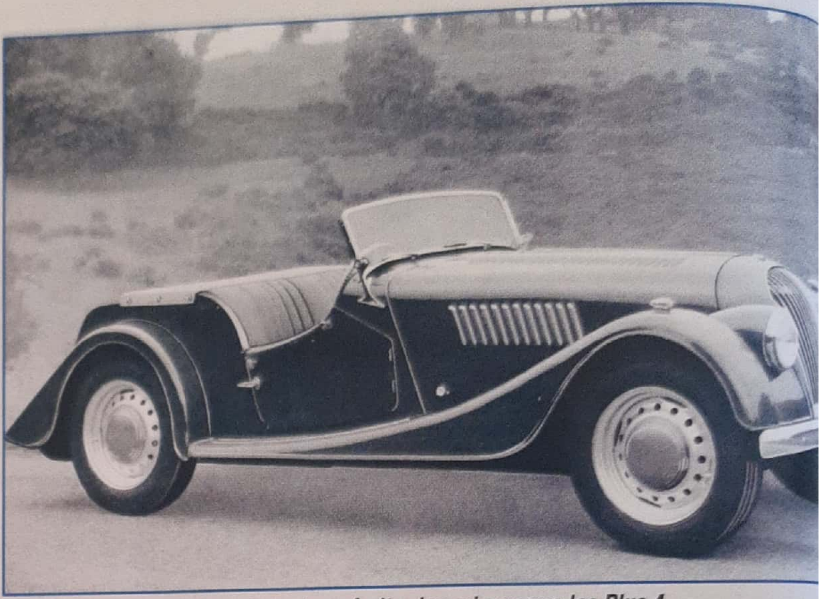
1936 a 1954 (4-4)

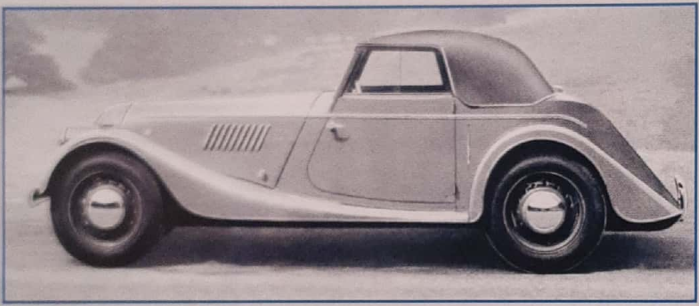
	Serie I	**Serie I**	**Serie I**	**Serie I Special**	**Plus 4 flat-radiator**	**Plus 4 Interim radiator**
Motor	Coventry Climax	Triumph	Triumph	Standard Special	Std. Vanguard	Std. Vanguard
Diámetro x carrera (mm)	63 x 90	62,3 x 90	62 x 90	63,5 x 100	85 x 92	85 x 92
Cilindrada (cc)	1.122	1.098	1.087	1.267	2.088	2.088
Válvulas	Admisión en culata y escape lateral	Admisión en culata y escape lateral	Admisión en culata y escape lateral	En culata	en culata	en culata
Alimentación	Solex 30	2 SU	2 SU	Solex 30	Solex	Solex
Potencia (CV a rpm)	34 a 4.500	56 a 4.500	46 a 4.500	39 a 4.200	68 a 4.300	68 a 4.300
Cambio	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.
Frenos	Tambores por cable	Tambores por cable	Tambores por cable	Tambores por cable	tambores	tambores
Batalla (m)	2,34	2,34	2,34	2,34	2,44	2,44
Longitud (m)	3,56	3,56	3,56	3,66	3,56/3,61	3,56/3,61
Peso (kg)	685	685	685	700	865	865
Carrocerías	2 plazas / 4 plazas / Drophead/Le Mans/TT			2 plazas 4 plazas Drophead	2 plazas 4 plazas Drophead	2 plazas 4 plazas Drophead
Velocidad (km(h)	125	140	---	140	140	140
Años de fabricación	1936-1939	1936-1939	1936-1939	1939-1950	1951-1954	1953-1954
Producción	791 (Coventry + Triumph)		637	637	656	19

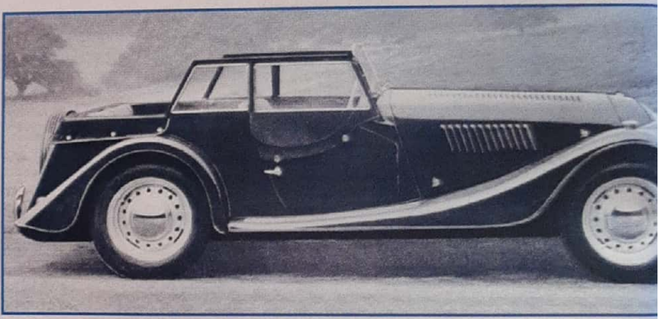
Morgan 4/4

En 1955 vuelven a aparecer los 4/4 en carrocería de 2 plazas y la caja estrecha. Hasta 1960 la rueda de repuesto sigue encastrada, el salpicadero va en madera con dos relojes de fondo blanco delante del conductor y los interruptores en el centro, motor de origen Ford de válvulas laterales y cambio de 3 marchas. Entre 1960 y 1968 los 4/4 cambian el fondo de sus relojes por negro, con la opción de colocar un cuentarrevoluciones. Se ofrecen las llantas de radios como opción en la serie V y a partir de 1961 están disponibles los frenos de disco. Motores Ford de origen Anglia, Consul y Cortina 1500 y Cortina GT.

Entre 1969 y 1982 los 4/4 se ofrecen en versiones de 2 ó 4 plazas, con la opción de montar la caja en aluminio desde 1977. También desde este año se ofrecen los paragolpes traseros de serie.


Los 4/4 de 1956 aún llevaban el capó alto, los mismo que los Plus 4.


Drophead coupé de 1956 con capota dura.


También en los años 50 estaba disponible la carrocería de 4 plazas.

1955-1993 (4-4)

	Series II	**Series III**	**Series IV**	**Series V**	**Serie V Compet.**	**1600**
Motor	Ford 100E	Ford 105E	Ford 109E	Ford 116E	Ford 116E	Ford 2737E
Diámetro x carrera (mm)	63,5 x 92,5	80,96 x 48,41	80,96 x 65,07	80,96 x 72,74	80,96 x 72,74	81 x 77,6
Cilindrada (cc)	1.172	997	1.340	1.498	1.498	1.599
Válvulas	Laterales	En culata	En culata	En culata	En cualta	En culata
Alimentación	Solex/2 SU	Solex 30ZIC2	Zenith 32VN	Zeniht 33VN	Weber DC	Zeniht
Potencia (CV a rpm)	36 a 4.400/40 a 5.100	39 a 5.000	54 a 5.000	59 a 4.600	78 a 5.200	70 a 4.750
Cambio	3 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.
Frenos	Tambores hidráulicos	Tambores hidráulicos	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Batalla (m)	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44
Longitud (m)	3,66	3,66	3,66	3,66	3,66	3,66
Peso (kg)	715	715	675	725	725	725
Carrocerías	2 plazas	2 plazas	2 plazas	2 plazas	2 plazas	2 plazas
Velocidad (km/h)	123	130	140	153	162	162
Años de fabricación	1955-1960	1960-1961	1961-1963	1963-1968	1963-1968	1968-1971
Producción	387	59	206	646	646	3513

	1600 GT	**Fiat 1600**	**1600 CVH**	**1600**	**1600 inyección**	**1800**
Motor	Ford 2737 GT	Fiat	Ford CVH	Ford 1600	Ford XR2i	Ford Zetec
Diámetro x carrera (mm)	81 x 77,6	84 x 71,5	79,96 x 79,52	79,96 x 79,52	79,96 x 79m,52	80,6 x 88
Cilindrada (cc)	1.599	1.584	1.597	1.597	1.597	1.796
Válvulas	En cualta	Twin cam	OHC	OHC	OHC	DOHC
Alimentación	Weber DC	Weber 32 ADF	Weber 32/34	Zeniht 28/32	Inyección	Inyección
Potencia (CV a rpm)	95 a 5.500	98 a 6.000	96 a 6.000	95 a 5.750	103 a 6.000	123 a 6.000
Cambio	4 veloc.	5 veloc.	4 ó 5 veloc.	5 veloc.	5 veloc.	5 veloc.
Frenos	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Batalla (m)	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44
Longitud (m)	3,66	3,66/3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
Peso (kg)	725	725/735	725	725	800	840
Carrocerías	2 plazas	2 plazas, 4 plazas	2 plazas, 4 plazas	2 plazas, 4 plazas	2 plazas, 4 plazas	2 plazas, 4 plazas
Velocidad (km/h)	150	170	185	180	180	185
Años de fabricación	1969-1982	1981-1984	1982-1987	1987-1992	1992-1993	1993-
Producción	3513	92				

tor para poder prepararlo y entrar en la categoría 1.100. Con algo más de compresión y 2 carburadores se llegaba a cifra de 46 CV.

En 1939 Morgan presenta la carrocería dropĥead coupé, un cabriolet con puertas enteras, cristales deslizantes y capota que podía dejarse medio replegada. Este año Morgan comienza a tener problemas con el suministro de los motores Climax recurriendo a un motor Standard de más cilindrada (1.267 cc) y una potencia de 39 CV, suficientes para anunciar una velocidad máxima de 140 km/h. Esta mecánica durará hasta 1950 e irá unida a tres tipos de carrocería, tourer 2 plazas, tourer 4 plazas y drophead coupé.

Al cesar la producción del motor 1.3 Standard propone a Morgan la utilización del motor de 2 litros Vanguard que será la base de los Triumph TR y de los tractores Ferguson. Este motor llegará acompañado de un chasis aumentado y reforzado, ya con frenos hidráulicos y la denominación Plus 4.

En 1953 el motor Vanguard deja paso al más desarrollado del Triumph TR 2. En 1954 se cambia el radiador plano por otro abombado con una media luna cromada en la parte superior (modelos inte-

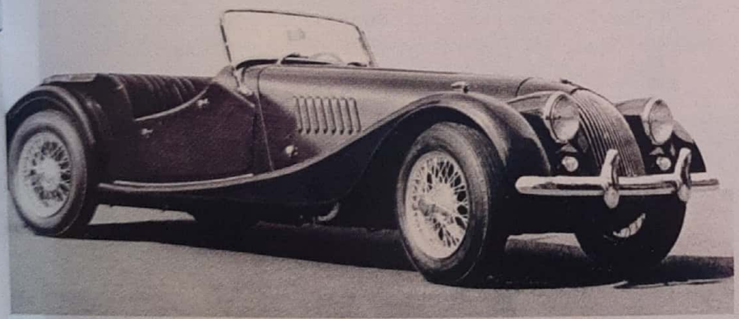
Del coupé Plus 4 Plus sólo se hicieron 26 unidades en 3 años.

Morgan Plus 4

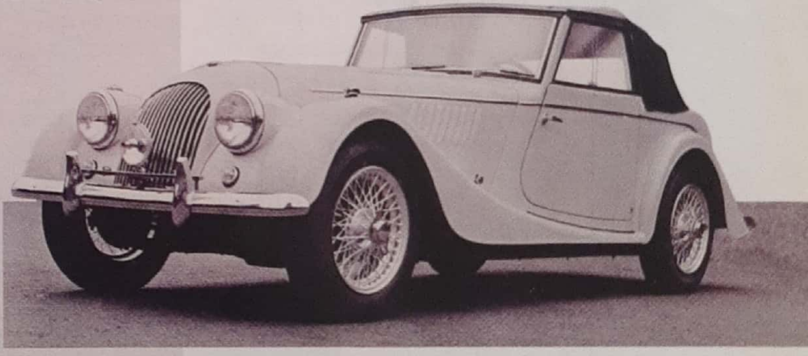
Los Morgan van evolucionando ligeramente, situándose en 1954 los faros en posición más alta a la vez que la parrilla abombada lleva sus barras cromadas. La rueda de repuesto, que hasta 1955 iba encastrada en la parte trasera, pasa a ir simplemente sujeta en la chapa. Hasta 1956 se ofrece el parabrisas avatible y desde 1959 ya existe la posibilidad de montar en opción discos en el tren delantero.

En 1962 aparecen los Plus 4 Super Sport con el motor Triumph potenciado a 125 CV, obtenidos de la utilización de dos carburadores Weber. En estos coches se baja ligeramente la altura del capó generalizándose esta imagen en toda la gama a partir de 1967.

Tras la imposibilidad de seguir disponiendio de motores Triumph, en 1967 cesa la producción de los Plus 4, siendo sustituidos por los futuros Plus 8 en 1968. Años más tarde, en 1985 vuelve la producción de los Plus 4 con la posibilidad de montar el motor de doble árbol de levas en culata de Fiat. Esta mecánica será sustituída 3 años más tarde por el motor Rover M 16 de dos litros y 140, utilizándose a partir de 1992 el T 16.



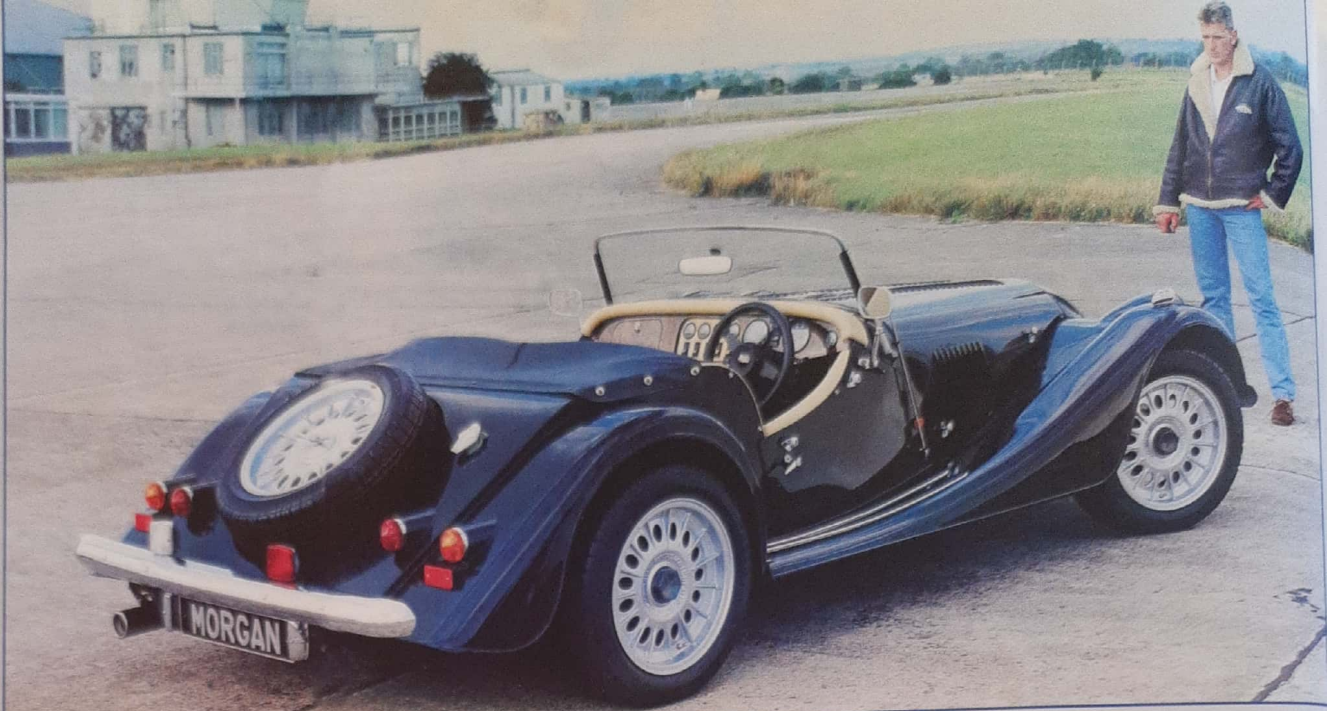
En los años 60 baja la altura del capó y se afinan un poco las formas.



La carrocería drophead coupé se ofreció en los Plus 4 hasta 1969.

1954 a 1993

	Plus 4 cowled-radiator	Plus 4	Plus 4	Plus 4 Super Sport/Competición	Plus 4 Plus	Plus 4	Plus 4
Motor	Triumph TR 2	Triumph TR 3	Triumph TR 4	Triumph TR 4	Triumph TR 4	Fiat 2 litros	Rover M 16
Diámetro x carrera (mm)	83 x 92	83 x 92	86 x 92	86 x 92	86 x 92	84 x 90	84,5 x 89
Cilindrada (cc)	1.991	1.991	2.138	2.138	2.138	1.995	1.994
Válvulas	en culata	en culata	en culata	en culata	en culata	DOHC	DOHC 16v
Alimentación	2 SU H4	2 SU H6	2 SU HS6	2 Weber	2 SU HS6	Inyección	Inyección
Potencia (CV a rpm)	90 a 4.800	95/100 a 5.000	100/104 a 4.700	125 a 5.500	104 a 4.700	130 a 5.600	138 a 6.000
Cambio	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	5 veloc.	5 veloc.
Frenos	tambores	tambores	discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Batalla (m)	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,49	2,49
Longitud (m)	3,56/3,61	3,56/3,61	3,73	3,73	3,86	3,96	3,96
Peso (kg)	865	865	865	820	840	800	920
Carrocerías	2 plazas 4 plazas Drophead	2 plazas 4 plazas Drophead	2 plazas 4 plazas rophead	2 plazas	Coupé	2 plazas 4 plazas	2 plazas 4 plazas
Velocidad (km/h)	150	160	170	190	170	186	190
Años de fabricación	1953-1957	1956-1962	1962-1969	1961-1968	1964-1967	1985-1987	1988-1992
Producción	395	1.808	1.582	143	26	120	



Un Plus 8 de 1990 ya con motor V8 de 3,9 litros y un rendimiento de 190 CV.

Morgan Plus 8

1968-

	Plus 8	Plus 8	Plus 8	Plus 8 inyección	Plus 8 3.9
Motor	Rover V8	Rover V8	Rover SD	Rover Vitesse	Range Rover
Diámetro x carrera (mm)	88,9 x 71,12	88,9 x 71,12	88,9 x 71,12	88,9 x 71,12	94 x 71,12
Cilindrada (cc)	3.528	3,528	3.528	3.528	3.947
Válvulas	En culata	En culata	En culata	En culata	En culata
Alimentación	2 SU HS6	2 SU HS6	2 SU HIF6/Stromberg	LE-Jetronic	LH-Jetronic
Potencia (CV a rpm)	151 a 5.200	143/150 a 5.000	157 a 5.250	190 a 5.250	190 a 4.750
Cambio	Moss 4 veloc.	Rover 4 veloc.	Rover 5 veloc.	Rover 5 veloc.	Rover 5 veloc.
Frenos	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
Batalla (m)	2,44/2,49	2,49	2,49	2,49	2,49
Longitud (m)	3,70/3,86	3,96	3,96	3,96	3,96
Peso (kg)	885	880	880	900	940
Carrocería	2 plazas	2 plazas	2 plazas	2 plazas	2 plazas
Velocidad (km/h)	190	190	197	210	210
Años de fabricación	1969-1972	1972-1977	1977-1986	1985-1990	1990-
Producción	484	702	2.200	--	

Los Morgan más potentes nacen en 1968 con el motor V8 de Rover y llantas de aleación. Esta versión se ofrece inicialmente sólo con carrocería de 2 plazas y con un chasis corto, en 1973 se alarga la batalla en 5 cm. Las mejoras en la parte mecánica se limitan al cambio de los carburadores SU por unos Stromberg en 1981. En 1984 se recurre a una inyección LE-Jetronic que permite subir la potencia a 190 CV, cifra que permanece idéntica en la última versión de este motor que en 1990 ve subir su cilindrada a 3,9 litros. En 1984 también se ofrece en opción la dirección de cremallera, montándose como equipo de serie a partir de 1987.

Los primeros Plus 8 llegaron con cambio Moss de 4 marchas utilizándose posteriormente una caja Rover, también de 4 marchas, con mejores sincronizados y manejo más rápido. En 1977 al tener Rover una caja de 5 marchas disponible pasó a ser equipo de serie en los Morgan Plus 8.

Los Morgan con motor V8 llevaron llantes
aleación desde su nacimie

Coetáneos

Alfa Romeo Giulietta Spider

Lancia Aurelia Spider B 24

MG A

Porsche 356 Speedster 1600 S

Triumph TR 3

	Alfa Romeo Giulietta Spider	Lancia Aurelia Spider B 24	MG A	Porsche 356 Speedster 1600 S	Triumph TR 3
Motor	4 cilindros en línea	6 cilindros en V a 60º	4 cilindros en línea	4 cilindros opuestos	4 cilindros en línea
Cilindrada (cc)	1.290	2.451	1.489	1.582	1.991
Potencia (CV a rpm)	65 a 6.000	118 a 5.000	69 a 5.500	75 a 6.000	96 a 4.800
Cambio	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc.	4 veloc. + overd.
Frenos	Tambores	Tambores	Tambores	Tambores	Discos/tambores
Longitud (m)	3,90	4,20	3,96	3,95	3,84
Peso (kg)	820	1.060	890	760	895
Vel. máxima (km/h)	160	185	152	175	170
Precio en 1955 (francos suizos)	14.000	-- --	10.800	16.450	12.250

Precio del Morgan Plus 4 en 1956: 9.800 francos suizos.

Como los Morgan de 4 ruedas se fabricaron desde 1936 son muchos los deportivos que han coexistido con él. Ya que hemos probado un Morgan de los años 50 hemos elegido esta época para buscarle rivales. Quizá de los 5 coetáneos el que más se parezca al Morgan sea el Triumph TR 3, modelo con el que comparte motor, y que ofrece unas prestaciones muy parecidas a las del Morgan Plus 4. También el MG A se parece claramente en su concepto y tiene un carácter común al del Morgan, aunque su motor competía en aquellos años más con los Morgan 4/4 que con los Plus 4. Desde el punto de vista técnico el TR 3 y el MG A tienen unas soluciones conservadoras como el Morgan, no así otros de sus rivales. El Alfa Romeo aportaba un motor de doble árbol de levas en culata todo aluminio mucho más moderno. El Aurelia cuenta con un motor V6 y con el atractivo de llevar el motor delante y la caja de cambios en el eje trasero, con lo que conseguía un excelente reparto de pesos. Por último el Porsche aporta la sofisticación de su motor boxer refrigerado por aire situado detrás del eje posterior.

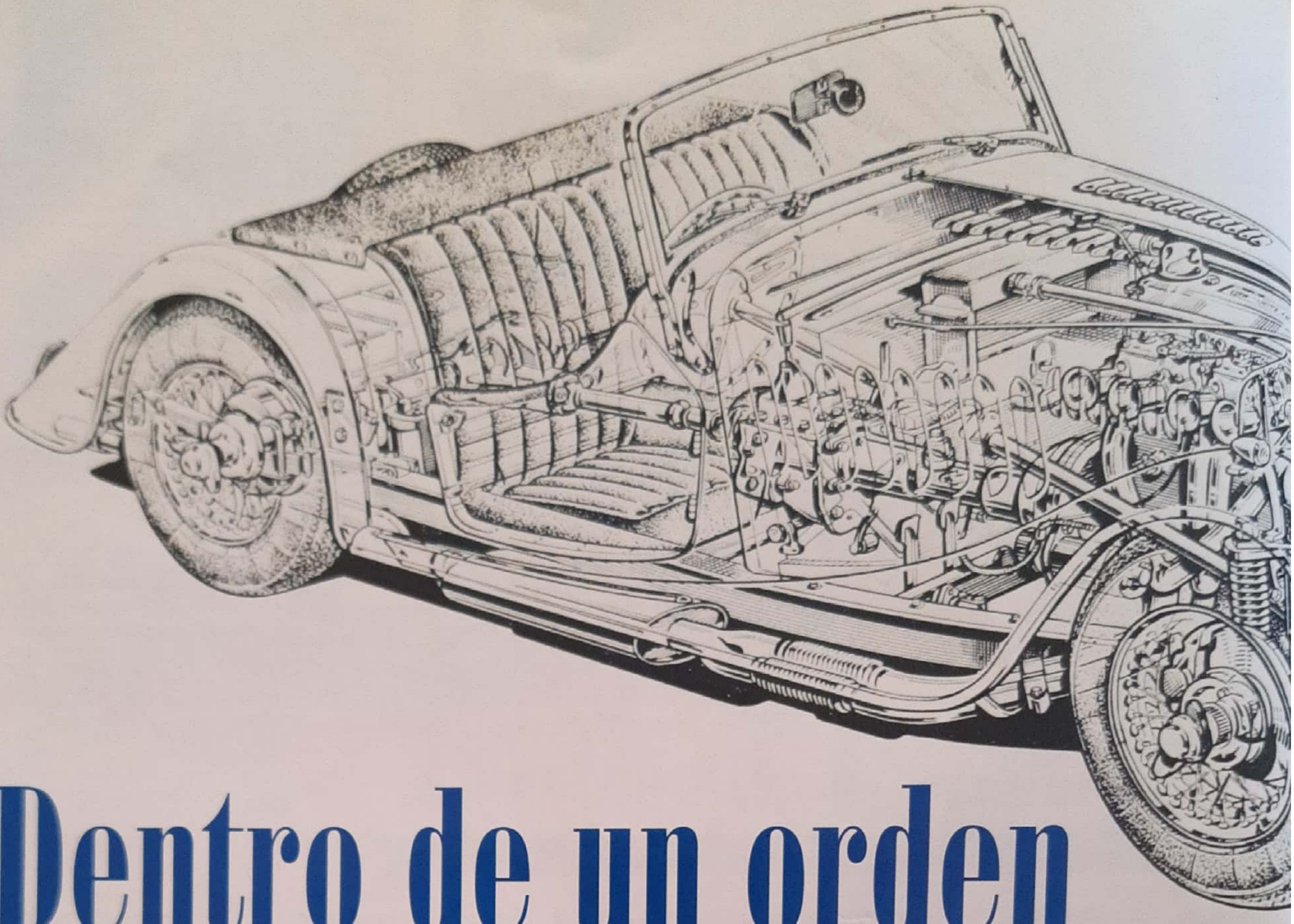
Morgan de 1982 con motor Ford CVH. Canbian los motores pero en el fondo todo sigue igual.

rim). En 1955 se recurre al motor del TR 3 y en 1961 al del TR 4, cuya potencia de 100 CV ya pedía unos frenos de disco, ofreciéndose de forma definitiva en todos los Morgan desde este año. También se ofrecen como opción las ruedas de radios, los paneles del bastidor en aluminio y una preparación "Super Sport" con el motor del TR 4 preparado a 125 CV y el capó más bajo.

En 1950 había quedado suspendida la producción de los 4-4, apareciendo e nuevo el pequeño de los Morgan en 1955, esta vez con la denominación 4/4, y la presencia del motor Ford Ten de válvulas laterales. Con sólo 36 CV y una caja de cambios de 3 marchas la gran baza de este coche era su precio de 475 libras. La evolución continuará con motores Ford cuya cilindrada irá subiendo de 1.000 cc a los 1.600 de los CVH, pasando por el doble árbol de Fiat y terminando con 1.800 Zetec de 123 CV.

En 1969 Morgan busca un motor más potente que los dos litros para el Plus recurriendo al V8 de Rover, una mecánica todo aluminio de origen Buick que dará excelentes resultados en un buen número de coches ingleses. Con 150 CV el Morgan puede anunciar una velocidad máxima de 200 km/h. La nueva versión se reconoce inmediatamente por sus llantas de aluminio y su mayor anchura, consecuencia de un claro aumento de las vías. La caja de cambios será inicialmente la vieja y lenta Moss de 4 marchas, utilizándose posteriormente una caja Rover de 4 velocidades que dispondrá de 5 a partir de 1977.

El Morgan Plus 8 irá mejorando sus prestaciones a medida que el V8 iba subiendo su rendimiento, primero con unos colectores especiales pasó a 157 CV en 1977, para llegar a 190 en 1984 con la inyección electrónica. Con igual potencia, pero con valores de par claramente más altos, se ofrecerá en 1990 la versión 3.9 del V8, gracias a la cual el Morgan puede anunciar un tiempo para pasar de o a 100 km/h de 6 segundos. ☐



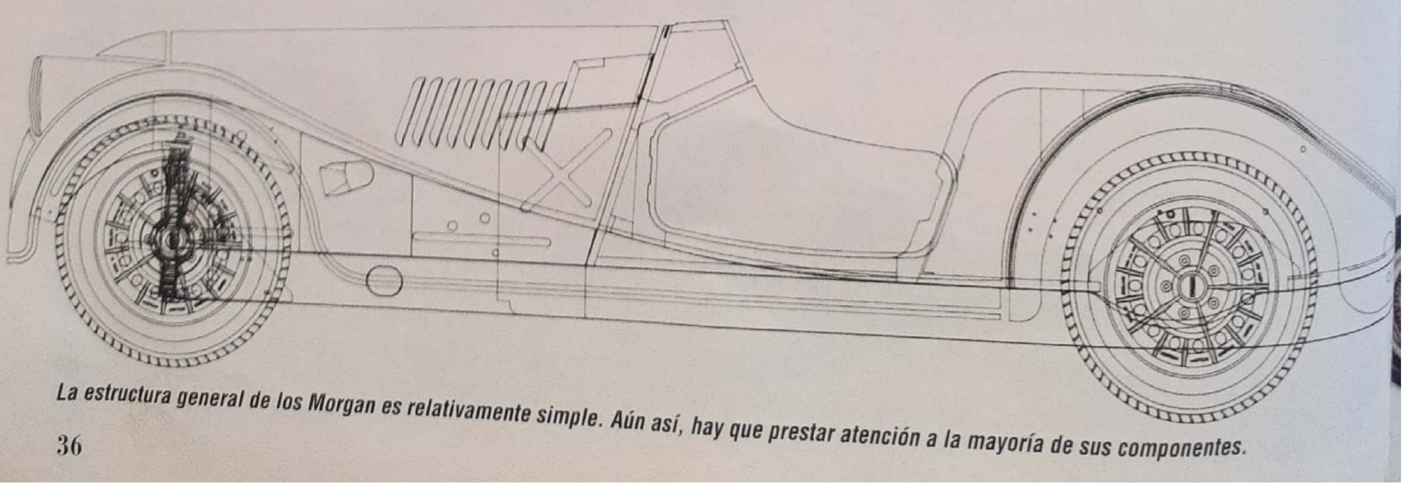
Dentro de un orden

El origen artesanal de los Morgan les convierte, en principio, en vehículos relativamente sencillos de mantener y restaurar. Por otro lado, sus mecánicas, tomadas de la gran serie, no suelen plantear graves problemas.

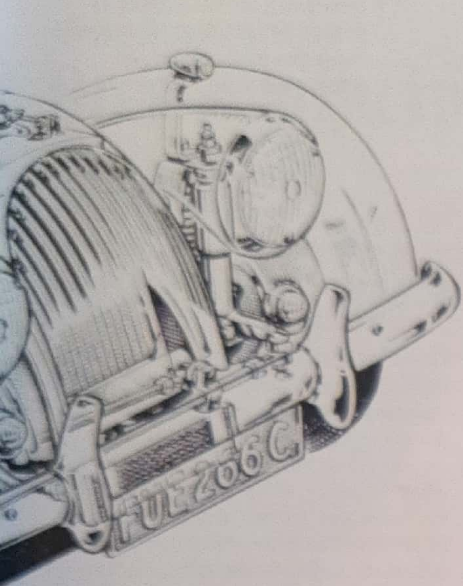
El Morgan es un vehículo un poco atípico dentro del mundo de los vehículos de colección, ya que una gran mayoría de sus propietarios se limitan a cambiar el coche cuando ya tiene un buen número de kilómetros. Un fenómeno que se produce porque entre las versiones antiguas y las modernas prácticamente no hay diferencias estéticas y, sin embargo, con las últimas se puede disfrutar de una mecánica con pocos kilómetros y de una buena fiabilidad.

Pero vayamos a los Morgan que ya han cumplido un buen número de años y que alguien ha decidido comprar y darles un repaso para dejarlos en orden.

El chasis, de construcción abierta con perfiles en Z, no es muy propenso a la corrosión, pero conviene comp
que no haya tenido golpes fuertes.
pués de comprobar su estado
que mirar los puntos de anclaje
suspensiones y el estado de la m
que sirve para unir el chasis con
rrocería. Para saber si la made
fresno que forma parte del bastido
en buen estado podemos servirn
un punzón. Simplemente clavándo
varios puntos podremos averigua
madera se encuentra muy deterio
También puede se puede sacudir
ralmente la carrocería en la zona d
de los asientos, comprobando que
permanece en su sitio. Por otra p
otra operación útil es comprobar el
vimiento de las aletas delanteras, q
se tira de ellas no deben presentar



La estructura general de los Morgan es relativamente simple. Aún así, hay que prestar atención a la mayoría de sus componentes.



Cotización

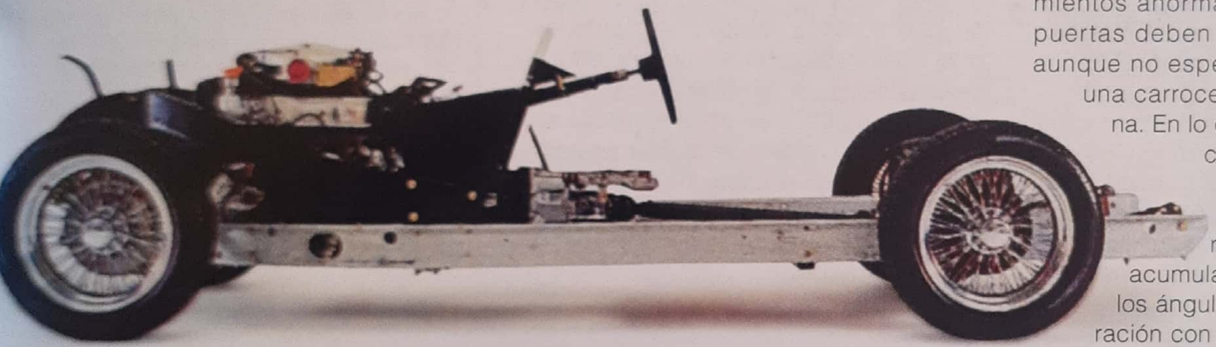
El progresivo encarecimiento de los Morgan nuevos (la mano de obra cada día va siendo más cara) de alguna manera se ha encargado de fijar los precios de los Morgan antiguos. Pese a que no haya muchos Morgan a la venta, la realidad es que estos coches mantienen una cotización muy estable, consecuencia del hecho de que las nuevas versiones sigan siendo prácticamente iguales a las antiguas. También este fenómeno crea un poco de confusión entre los aficionados, ya que es difícil distinguir un Morgan clásico de un Morgan moderno. De hecho en nuestro mercado no es fácil encontrar Morgan clásicos. Con respecto a la cotización hay que tener en cuenta que algunos equipamientos opcionales pueden hacer subir un poco su valor final.

Modelo	**Año**	+	-
Morgan 4/4 S I	1936-1950	23.400 euros	4.200 euros
Morgan 4/4 S II	1956-1960	18.600 euros	3.600 euros
Morgan 4/4 S III-V	1960-1968	19.800 euros	3.600 euros
Morgan 4/4 1600	1968-1985	22.200 euros	3.600 euros
Morgan Plus 4 Vanguard	1950-1953	23.400 euros	4.800 euros
Morgan Plus 4 Triumph	1954-1969	25.000 euros	5.000 euros
Morgan Plus 4 Super Sport	1962-1967	34.200 euros	6.600 euros
Morgan Plus 8	1968-1985	28.200 euros	5.400 euros

+ El valor de esta columna corresponde a vehículos en perfecto estado de conservación o cuidadosamente restaurados.

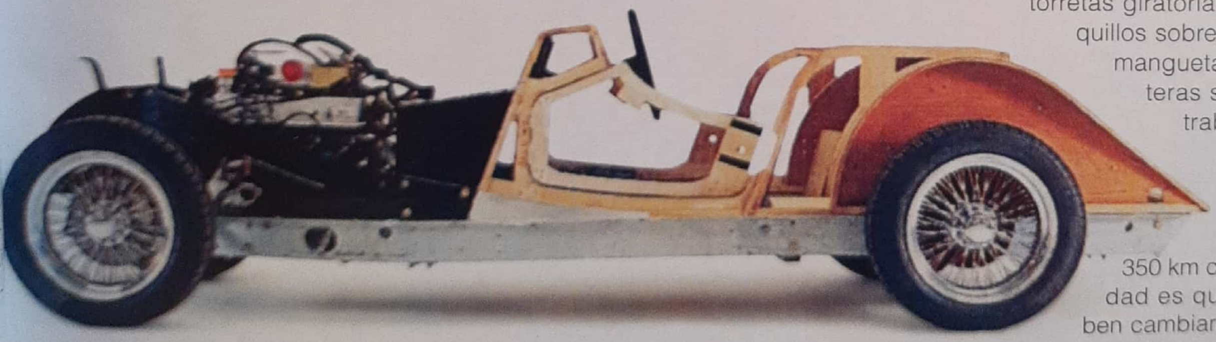
- El valor de esta columna corresponde a vehículos completos pero que necesitan restauración.

mientos anormales. Por otro lado, las puertas deben cerrar correctamente, aunque no esperemos la precisión de una carrocería monocasco moderna. En lo que se refiere a la carrocería, el Morgan tiene algunos puntos en los que es fácil que se forma corrosión debido a la acumulación de agua como en los ángulos del tabique de separación con el motor, y el encuentro de los estribos con las aletas traseras.



Chasis de largueros en perfil Z con las suspensiones y la mecánica ya montados.

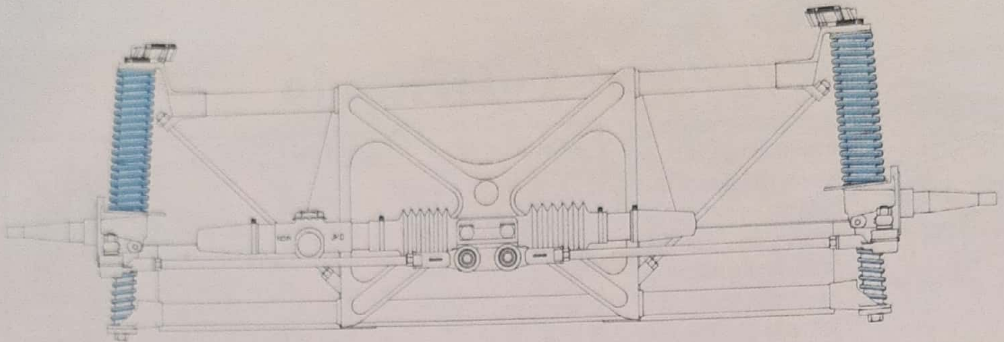
En los trenes rodantes encontramos uno de los puntos más flojos del Morgan, en concreto la suspensión delantera de torretas giratorias obliga a que los casquillos sobre los que se mueven las manguetas de las ruedas delanteras se vean obligados a un trabajo francamente duro.



El bastidor de madera de fresno se encarga se sujetar la parte de carrocería que va desde el salpicadero a la parte trasera del coche.

Aunque estos coches lleven un engrasador de pedal, que hay que accionar cada 300 ó 350 km con el motor frío, la realidad es que esos casquillos deben cambiarse cada 30.000 km. En cuanto a la suspensión trasera, su esquema de ballestas no da problemas, aunque un buen número de usuarios sustituye los amortiguadores de brazo por unos telescópicos, que mejoran el comportamiento y el confort.

Con respecto a la dirección, si al examinar el coche notamos una cierta holgura, no debemos preocuparnos demasiado ya que las primeras de tipo Gemmer tomaban holgara con mucha facilidad. En este sen-



El diseño de la famosa suspensión delantera de pilares girtorios, obliga a renovar con frecuencia los casqtuillos de bronce de los pivote.además de tener que engrasarlos con frecuencia.

tido pueden admitirse hasta 3 cm entre el movimiento del volante y el giro de las llantas.

Con respecto a los motores, en general ninguna de las mecánicas que ha utilizado plantea problemas especiales, aunque es algo más difícil encontrar repuestos para los motores de los años 30 y 40. Las mecánicas Triumph de los Plus 4 se muestran francamente robustas, lo mismo sucede con las de origen Fiat y Rover. El motor V8 de Rover montado en los Plus 8 se muestra indestructible y sólo en las últimas versiones de inyección se pueden presentar pequeños problemas de tipo eléctrico.

La transmisión de los Morgan tampoco plantea problemas especiales. Las viejas cajas Moss, pese a su dificultad de uso, son robustas y dan pocos problemas, haciendo un buen número de kilómetros sin que haya que abrirlas.

El puente trasero tiene tendencia a tomar juego, problema que podemos detectar fácilmente poniendo una marcha y empujando el coche hacia atrás y hacia delante para comprobar la amplitud de los desplazamientos.

Con respecto a los repuestos, dado que los Morgan se fabrican prácticamente a mano, como en 1936, la fábrica nos suele facilitar repuesto de la mayor parte de los componentes de la carrocería. El repuesto para las mecánicas se encuentra sin grandes problemas, aunque, como ya hemos comentado, es más difícil localizar el correspondiente a las más antiguas. También en los modelos con más años es difícil localizar algunos de los relojes de la instrumentación. En cualquier caso, los especialistas ingleses suelen disponer de la mayoría de las piezas que cuesta más trabajo localizar. ☐

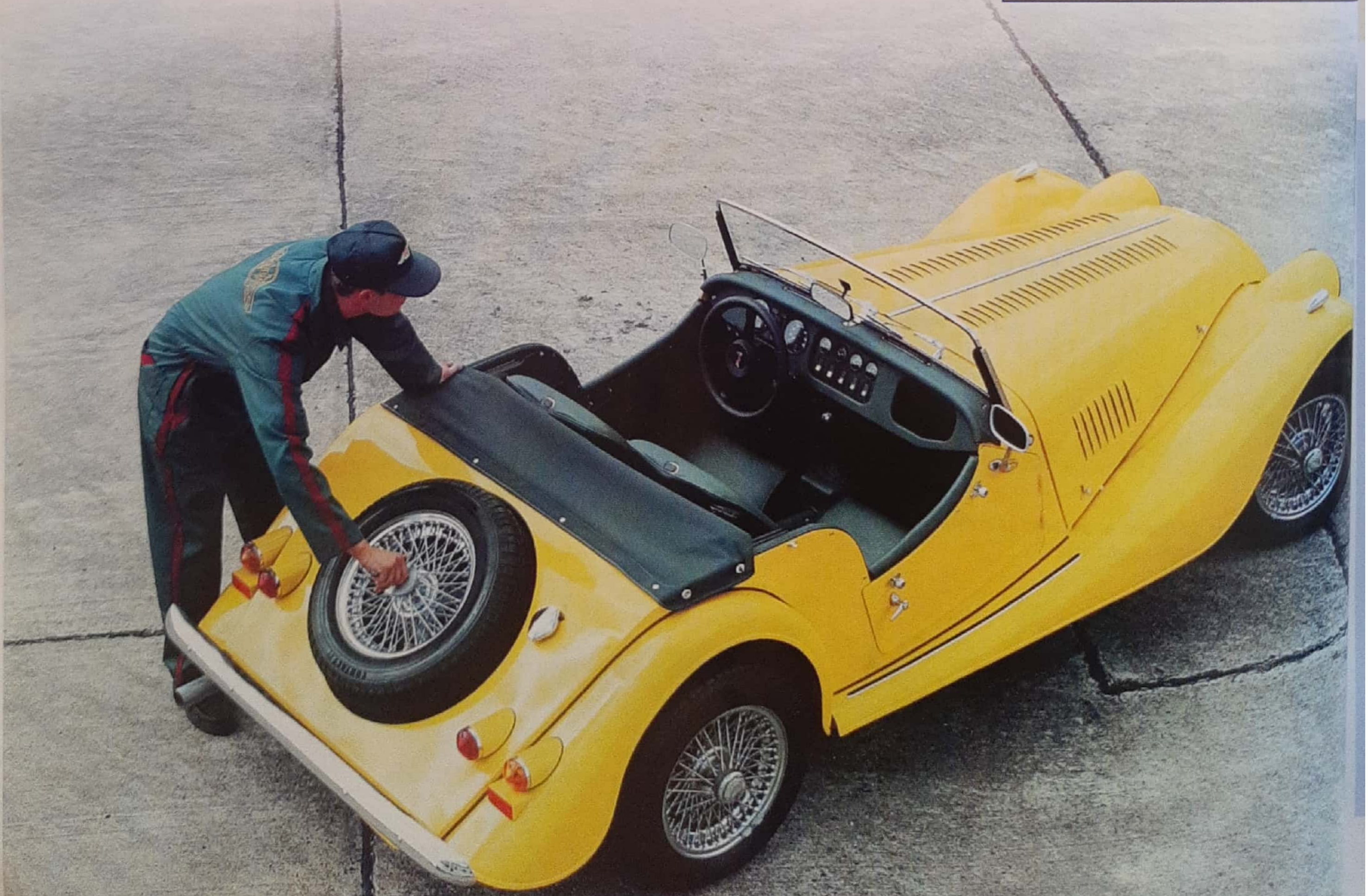
Clubes y especialistas

Como los Morgan siguen en producción y la marca atiende a sus clientes, la mayoría de los componentes de un Morgan clásico podemos encontrarlos nuevos. Hay algunos componentes difíciles de localizar, como las cajas de cambio Moss y Rover de los primeros Plus 8. Por otro lado, la parte mecánica tiene la ventaja de tener una gran intercambiabilidad con otras marcas como Triumph (TR 2, TR 3, TR 4), Ford (Anglia, Consul, Cortina, Escort...), Fiat (131, 132) y Rover (Vitesse, Range Rover, 820...).

Como en la mayoría de los coches ingleses los repuestos tienen un precio final razonable, compensando en muchas ocasiones poner componentes nuevos.

Morgan Sports Car Club España
Apartado de correos nº 6133. 08080 Barcelona
Telf. Y Fax: 93 418 74 02. E-mail: lvelasco@bankinter

Morgan Tyre S. A.
C/Príncipe de Vergara 253. 28016 Madrid
Telf.:91 457 89 22



miniMUSEO

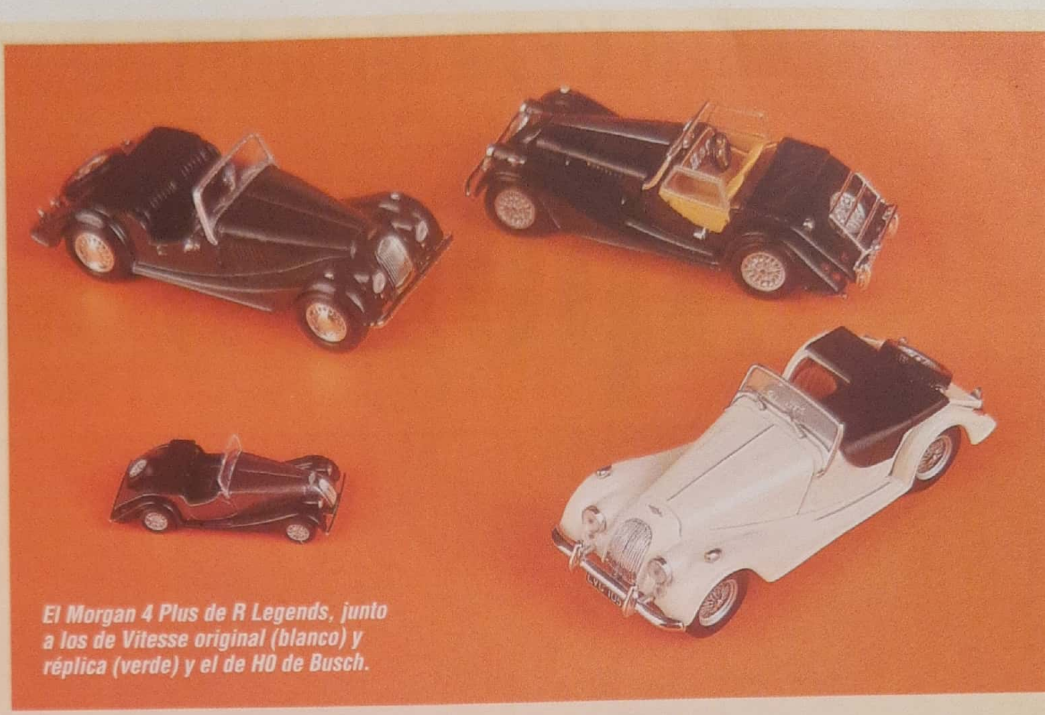
Mini Morgan

Otra evolución

Igor Szumlakowski (texto)
Alicia Ruiz (fotos)

A principios de los años setenta comenzaron a proliferar las réplicas de autos de "época", empleando principalmente chasis y mecánicas de VW Escarabajo. Frente a ellos, los Morgan con sus inalterables soluciones en el chasis, pero también con una mecánica moderna que evitara las servidumbres de un automóvil antiguo, se labraron la imagen exclusiva y auténtica con la que se los conoce actualmente, muy diferente de la del deportivo básico y elemental que fue en décadas anteriores.

Sus miniaturas, salvo algunas de Atkinson o John Day de metal blanco totalmente artesanales, corresponden ya a los años ochenta, como las de Polistil o Majorette. Destacan las diversas variantes en 1:43 de Vitesse de 1996 y la artesanal para pistas del fabricante asturiano Slot Classic en 1:32. Actualmente se puede adquirir desde el de Kyosho en 1:18 hasta el de Busch en 1:87, pasando por los de 1:43 de Road Legends o la reedición de Vitesse.



El Morgan 4 Plus de R Legends, junto a los de Vitesse original (blanco) y réplica (verde) y el de H0 de Busch.

Modelo	Marca Fab.	Escala	Referencia	Año Fab	Observaciones
Plus 8	Busch	1:87	47104	90´s	
Plus 8	Majorette	1:55	-	80´s	
4/4 55al62	Vitesse	1:43	V054	1996	Varias versiones
4 Plus 67	Ed el Prado	1:43	31	2000	
4 plus 67	R Legends	1:43	4662	2001	como el anterior
Plus 4/4	R Vitesse	1:43	29250	2002	
4/4	Slot Classic	1:32	CJ-15	2000	Slot, artesanal resina
Plus 4/4 sII	Kyosho	1:18	08111	2000	Puertas y capós
Plus 4	Kyosho	1:18	08112	2000	operativos
Plus 8	Polistil	1:16	Tg2/tg11	1982	calle / competición

Modelos cedidos por Bazar Matey y el autor

La voz de su Amo

1- José Manuel Guereca.
En un Morgan se saborea la conducción como en ningún otro coche porque representa perfectamente el concepto de máxima manejabilidad, ligereza y potencia. Es difícil entender que exista en Europa una empresa que construye coches a mano, con madera de fresno de los bosques de las Árdenas y que, además, hay que esperar varios años para tenerlo. Es un estilo único que nos hace remontarnos a los años cincuenta y que hace que el Morgan sea tan admirado.

2- Paulino Bernabé
Hace 25 años que mi padre y yo conocimos el primer Morgan. Era de color naranja y lo estaban reparando en un taller. Desde entonces hemos querido comprar uno de estos maravillosos coches. Intentamos comprar un Morgan a un alemán, pero perdimos la oportunidad al no coincidir en España. Afortunadamente 2 años más tarde el coche se puso a la venta y no pensamos ni un minuto su compra. Ahora somos los felices propietarios de un Morgan amarillo.

3-Marcelo E. Picazos
Soy un feliz propietario de un Morgan Plus 4 de 1967 y miembro activo del Club de Automóviles Históricos de Rosario. Mi pasión por los Morgan me ha llevado a escribir sobre su historia, la forma de mantenerlo en orden y de cómo disfrutar conduciéndolo.

4- José Manuel López Doña
Mi Morgan 4/4 lo adquirí en Tayre en 1990 y le hago menos de 1.000 al año. Fue un sueño de niño desde que tenía 14 años y lo veía aparcado siempre encima de la acera en la Plaza de San Antonio en Cádiz. Han pasado 40 años y... no puede resistirme. La foto es de mi hija Sara que hace mucho mejor juego con el Morgan que yo.

Packard V12 Cabriolet

Apogeo

Se mire por donde se mire, es tan bel como espectacular. Pero lo mejor lleg cuando tomamos el volante, ya que mueve sus tres toneladas con pasmos ligereza y se deja conducir como la seda. Por algo fue un hito legendario en la historia automovilística.

Emilio Polo (texto). Felix Macías (fotos)

¿Para qué se necesitan doce cilindros que cubiquen más de siete litros? Pues, entre otras cosas, para llevar un gran peso con la suavidad de una pluma, manteniendo la directa desde 10 hasta 150 km/h sin ahogos ni convulsiones, y conservando en todo momento un fuerte poder de aceleración. En resumen, una elasticidad de marcha que ni siquiera los cambios automáticos han logrado superar. El único inconveniente de esta filosofía radica en el consumo de combustible, que se sitúa por encima de treinta litros; pero ya dice un conocido refrán: *«La buena vida es cara. La hay más barata, pero no es vida.»* De todas formas, debemos tener en cuenta que la gasolina tenía un precio ínfimo en la América de los años treinta.

Si a un motor de esas características, añadimos un chasis sólido con buena estabilidad, una dirección muy manejable y unos frenos enérgicos, tendremos un automóvil tan exclusivo como el Packard Twelve. A la vista de su imponente aspecto, un neófito pensaría que debe ser difícil conducir semejante mole. Craso error, porque el Packard también posee esa rara cualidad de todos los coches excepcionales, y es que se acoplan al conductor como un guante. A los pocos momentos de llevar el volante nos sentimos como pez en el agua.

Los asientos, además de cómodos, tienen la altura necesaria para que dominemos perfectamente la ruta, más allá del largo capot, sin necesidad de estirar el cuello. Los mandos se encuentran

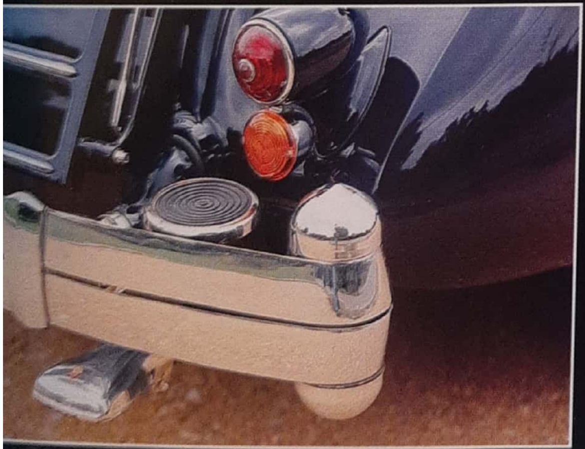
bien emplazados y se dejan accionar con toda facilidad, incluida la palanca del cambio cuyas tres velocidades son sincronizadas. No sólo los frenos, sino también el embrague lleva servoasistencia. Y por lo que respecta a las aptitudes ruteras de estos coches, será mejor remitirles a la prueba realizada en 1934 por *Motor Sport* sobre el circuito de Brooklands, donde rodaron a 146 km/h: *«A pesar del espantoso firme del circuito, el Packard era tan estable como una roca. La dirección había suscitado críticas por sus relaciones* (*evidentemente se refiere a la generosa desmultiplicación), *pero no presentó ninguna dificultad en altas velocidades. Del motor sólo se oía un ruido sordo con el acelerador pisado a fondo, y daba la impresión de que el coche podía correr a toda potencia el día entero sin sobrecalentarse ni dar muestras de cansancio.»*

Debemos hacer la salvedad de que era de un ejemplar de la Serie Décima, tres años anterior al que nosotros probamos, pero las diferencias son tan mínimas que podríamos resumirlas en 10 caballos más a favor de este último. Sigamos con *Motor Sport*, que afirmaba: *«Muestra tendencia al balanceo al virar rápido, incluso accionando el cambio de marcha, pero esto puede remediarse con amortiguadores adicionales.»* Y concluía: *«Es rápido, increíblemente suave y silencioso. Muy manejable. Difícil será encontrar un coche mejor para viajes y largas excursiones.»* Estamos de acuerdo. Sólo cabe añadir que hoy, siete décadas después de su creación, el Packard Twelve es capaz de viajar y desenvolverse en el tráfico actual como si fuese un coche moderno.

Puede decirse que la historia de los Twelve dio comienzo en 1931, cuando Cadillac presentó su fabuloso V16. Este coche, ensalzado a bombo y platillo por la prensa especializada, desató la fiebre de los pluricilindros entre los fabricantes estadounidenses. Así se dio la paradoja de que, en medio de la peor crisis económica de su historia, Norteamérica se lanzó a fabricar los automóviles más caros y lujosos que han visto la luz en aquel país. A quien más afectó la salida del nuevo Cadillac era a la compañía Packard, que entonces ostentaba la primacía de los coches de lujo. Su presidente Alwan Macauley reaccionó de inmediato y encomendó al coronel Jesse G. Vincent, director del departamento técnico, la r
lización de un modelo que estuviese
altura de tan peligroso rival.

Sin pérdida de tiempo estudiaron
rias posibilidades, y entre ellas la de
revolucionario auto con tracción delan
ra diseñado por Cornelius Van Ra
(uno de los creadores del Cord L-29).
cluso llegaron a realizar un prototipo, p
ro las dificultades entrevistas forzaron
abandonarlo para concentrar los esfu
zos en otro coche de concepción to
mente clásica.

En todo caso se había pensado e



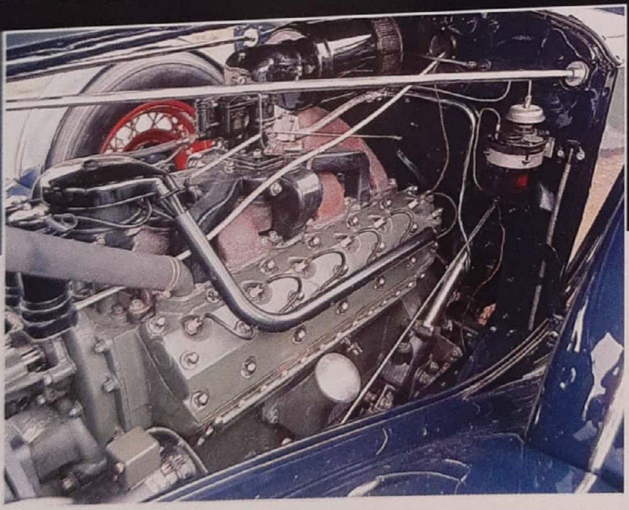
PACKARD
TWELVE

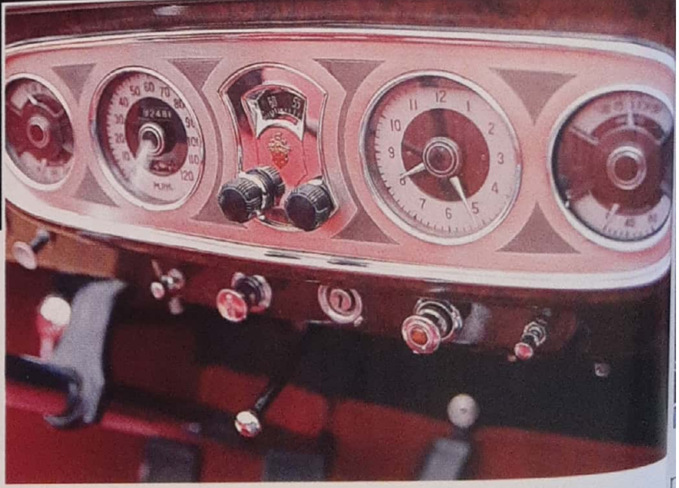
En medio de una grave crisis económica en Estados Unidos, Packard lanzó un modelo superlativo. El Twelve posee una carrocería exuberante, lujo por doquier, un enorme V12 y detalles tan peliagudos como los amortiguadores-estabilizadores en los extremos de los parachoques.

plear motores con 12 cilindros en V. Ello suponía retomar una tradición, pues existía el precedente del famoso Packard Twin Six (V12) de 1915 obra del propio Vincent. Un coche verdaderamente extraordinario para aquella época, del que llegaron a venderse 35.046 unidades en sólo seis años, a pesar de su altísimo precio, y que elevó el prestigio de Packard hasta el máximo nivel. Mucha gente se sintió decepcionada cuando cesó su producción en 1922, aunque el sustituto —con ocho cilindros en línea— resultase más actualizado.

Así pues, Jesse G. Vincent tomó su cuaderno y se puso a diseñar otro V12. Un motor moderno, potente y silencioso para los Packard de los años treinta. Tendría los bloques de cilindros en ángulo de 67 grados y culatas de aluminio. El cigüeñal giraba sobre 4 puntos de apoyo y el silencio de funcionamiento se aseguraba con la incorporación de taqués hidráulicos para las válvulas, que eran laterales. La alimentación corría a cargo de un carburador de doble cuerpo con tiro invertido, control termostático y estranguladores automáticos. El encendido llevaba dos bobinas. El sistema de engrase contaba con regulador de temperatura y filtro centrífugo autolimpiable, e incluso indicador eléctrico de nivel de aceite en el salpicadero. Con una cilindrada de 7.302 cc (87,3 x 101,6 mm), desarrollaba 160 CV al tranquilo régimen de 3.200 rpm. En 1935, con la Serie Doce se incrementó la carrera hasta 114,3 mm, la cilindrada a 7.757 cc y la potencia ascendió a 175 CV.

También el chasis con travesaños en X, muy sólido y rígido, era de nuevo diseño, y habría de permanecer sin modifi-





caciones sustanciales en todos los Packard que se fabricaron durante los siguientes veinte años.

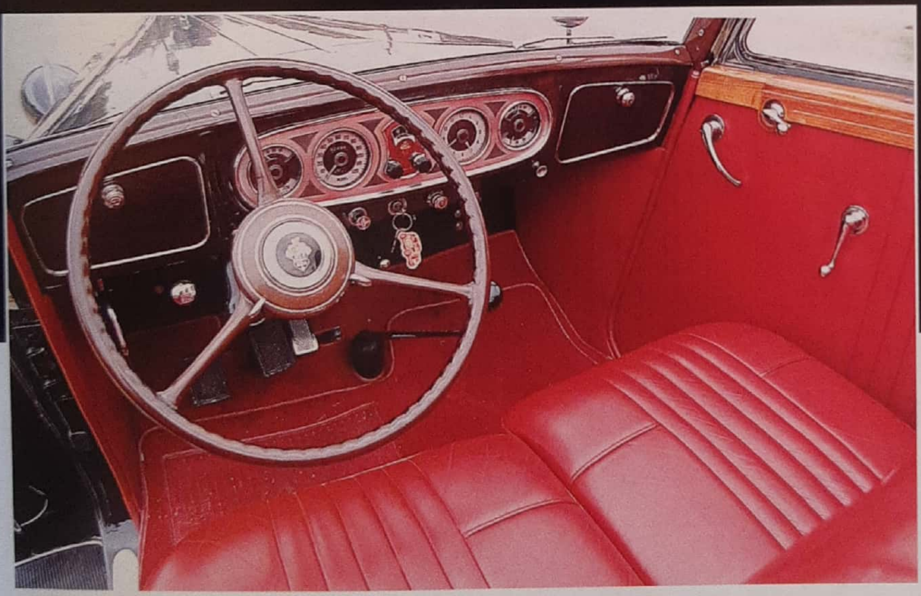
En la Serie Quince, a partir de 1937, se introdujo la suspensión delantera independiente, así como los frenos hidráulicos, pero todos los anteriores (como el de nuestra prueba) tenían frenos mecánicos servoasistidos por vacío y ejes rígidos con ballestas semielípticas en ambos trenes. La amortiguación, propiamente dicha, disponía de elementos hidráulicos que podían regularse desde el puesto de conducción, pero llevaba además unos curiosos amortiguadores-estabilizadores en las torretas de los extremos de los parachoques; unos pesos de plomo suspendidos entre muelles, al estilo de los batidores de inercia que hacían la amortiguación en los primitivos Citroën 2 CV.

Otra interesante novedad era la refrigeración líquida bajo presión, con un depósito de condensación para recuperar el vapor sobrante; en definitiva un avance de los modernos circuitos cerrados. Además, todos los Packard Twe
tenían un sistema centralizado para
grasar a voluntad las partes móviles
chasis, con sólo pisar un pedal. A p
de la Décima Serie incluyeron el apa
de radio en el equipamiento normal.

Pese a las exhaustivas pruebas
los prototipos, la gestación del Twelve
demoró sólo 11 meses. En enero
1932 fue presentado oficialmente e
New York Automobile Show. Era esp
do con impaciencia y tuvo una acog
excelente, tanto del público como de

MADE IN U.S.A.
PACKARD MOTOR CAR COMPANY
DETROIT, MICHIGAN.
Packard
VEHICLE NUMBER
939213
TRADE MARKS REG. U.S. PAT. OFF.
DELIVERED BY
CITY
DATE
PACKARD MOTOR CAR COMPANY OWNS MORE THAN THIRTEEN HUNDRED FIFTY UNITED STATES PATENTS AND HAS MANY PATENT APPLICATIONS PENDING. IT IS LICENSED UNDER A LARGE NUMBER OF UNITED STATES PATENTS RELATING TO MOTOR VEHICLES AND AIRCRAFT. ITS MOTORS AND VEHICLES AND ITS TRADEMARKS ARE ALSO PROTECTED IN MOST OTHER COUNTRIES.

12 cilindros en V, 7 litros de cubicaje, 175 CV a poco más de 3.000 vueltas y 150 km/h son cifras significativas de lo que da de sí el motor, capaz de mover con alegre soltura casi tres toneladas. Y por si ello fuera poco, el habitáculo, elegante, técnico y confortable, se acopla al conductor y su acompañante como un guante de seda. El ahitepudras posterior añade dos plazas suplementarias.



medios especializados. Vestido con carrocerías Dietrich, Murray, Le Baron, Briggs, Kellner y otros prestigiosos estilistas de aquel tiempo, el Packard Twelve conquistó una privilegiada clientela, desde la Casa Blanca hasta algunas familias reales de Europa, como el rey Gustavo V de Suecia. En realidad sus ventas sólo se vieron limitadas por los altos precios. Para hacernos una idea, baste saber que el coche de nuestro reportaje costaba en 1936 la considerable cantidad de 3.850 dólares, mientras un Ford V8 con el mismo tipo de carrocería valía 560 y un Chevrolet 595 dólares. No obstante, llegaron a venderse 5.811 unidades, sumando todas las series, hasta que cesó su fabricación en 1939.

Se ha dicho que el Twelve de los años treinta fue la obra cumbre de Packard y de su más famoso diseñador, el coronel Jesse G. Vincent. Verdaderamente, cuando uno mira coches como éste, no puede dejar de pensar que el sentido estético del automóvil se perdió hace muchos años. ☐

Ficha técnica

Packard Twelve Fourteenth Serie Coupé Roadster (1936)

MOTOR

Tipo: V12 a 67 grados, bloques de hierro y culatas de aluminio, cigüeñal con 4 apoyos, refrigeración líquida.

Posición: delantera longitudinal.

Diámetro x carrera: 87,3 x 114,3 mm.

Cilindrada: 7.757 cc.

Relación de compresión: opcional 6,0:1, 6,25:1, 7,0:1.

Distribución: dos válvulas laterales por cilindro accionadas por taqués hidráulicos.

Alimentación: carburador Stromberg-Duplex (doble cuerpo) invertido. Bomba de combustible mecánica accionada por árbol de levas.

Encendido: batería, doble bobina y distribuidor.

Potencia: 175 CV a 3.200 rpm (180 CV con compresión 7:1).

TRANSMISION

Tipo: a las ruedas traseras.

Embrague: monodisco en seco con servomando a depresión.

Caja de cambio: manual, con 3 velocidades sincronizadas y marcha atrás.

Relaciones: 1ª 2,45:1, 2ª 1,52:1, 3ª 1,00:1.

Transmisión final: eje trasero rígido con diferencial. Grupo hipoide Angleset con relación 4,41:1.

BASTIDOR

Estructura: chasis de acero estampado con largueros longitudinales y travesaños centrales en X.

Suspensión del/tras: ejes rígidos suspendidos por ballestas semielípticas y amortiguadores hidráulicos con mando de regulación en el tablier.

Frenos: Bendix de tambor a las cuatro ruedas con mando mecánico servoasistido.

Dirección: por sinfín y horquilla.

Ruedas: discos de chapa estampada con llantas de 17 pulgadas.

Neumáticos: diagonales con banda blanca y medida 7,50 x 17.

CARROCERIA

Tipo: Cabriolet (Coupé Roadster según denominación catálogo).

Plazas: 2 más 2 en ahítepudras.

DIMENSIONES

Batalla: 3,550 m.

Vías del/tras: 1,54/ 1,56 m.

Largo x ancho x alto: 5,54 x 1,92 x 1,62 m.

Peso: 2.620 kg.

PRESTACIONES

Velocidad máx.: 150 km/h.

Consumo aprox.: 33 l/100 km.

FABRICACION

Presentación: agosto de 1935 (serie 14).

Período de fabricación: agosto 1935-septiembre 1936.

Unidades fabricadas: 682 (incluye todos los V12 de la Serie 14).

Iso Isetta - PTV 250

Juguetes para m

yores

Las intenciones de Iso y AUSA eran crear dos vehículos de tamaño mínimo con una planteamiento técnico elemental. El Isetta de origen italiano y el PTV español, respectivamente, rayaron la perfección, con profusión de elementos motociclísticos y unos diseños de carrocería tan brillantes como diferentes entre sí. Sin embargo, se convirtieron en juguetes demasiado caros.

J. Bonilla (texto). F. Macías (fotos)

Me contaba recientemente mi entrañable amigo y colega Luis Fernando Medina, decano de la prensa del motor, una anécdota muy ilustrativa al hilo de esta comparativa. No recordaba bien el año, pudo ser 1959 ó 1960. Él y un amigo suyo habían salido de excursión con sus respectivas novias. Fernando conducía su Iso Isetta y Luis Patiño, cámara de televisión, su PTV 250. Al llegar al pantano de Entrepeñas, en Guadalajara, se apostaron el aperitivo en la subida al pueblo de Horche. Apenas cuatro o cinco kilómetros, pero bastante virados. Entonces, la afluencia de tráfico no era como hoy, y según me relata, recorrieron casi todo el trayecto emparejados, forzando al máximo ambas mecánicas. Y digo *casi todo el trayecto* porque la *victoria* de Fernando se decantó cuando su *rival*, blandiendo al aire la palanca del cambio, se vio forzado a cejar en el propósito. Tanto ímpetu había puesto en los cambios que acabó por tronchar dicha palanquita.

En cualquier caso, al margen del desafortunado desenlace quedaba claro que el Isetta y el PTV tenían unas prestaciones similares. No fue la única ocasión en que viajaron juntos y Fernando sostiene que *andaban* parecidos.

Eran otros tiempos. Junto al Biscuter, formaron el trío de minicoches con mayor difusión en España. Existieron otros en aquellos años cincuenta: Kapi, David, Clua, Aleu, Junior, Rieju, Roa, TZ, por ejemplo, pero su repercusión no alcanzó la de los anteriores; incluso, algunos acabaron arrinconados en la fase de prototipo. El Goggomobil apareció en 1962, cuando éstos prácticamente se habían extinguido, y además, por capacidad, motor, tamaño y pretensiones era superior.

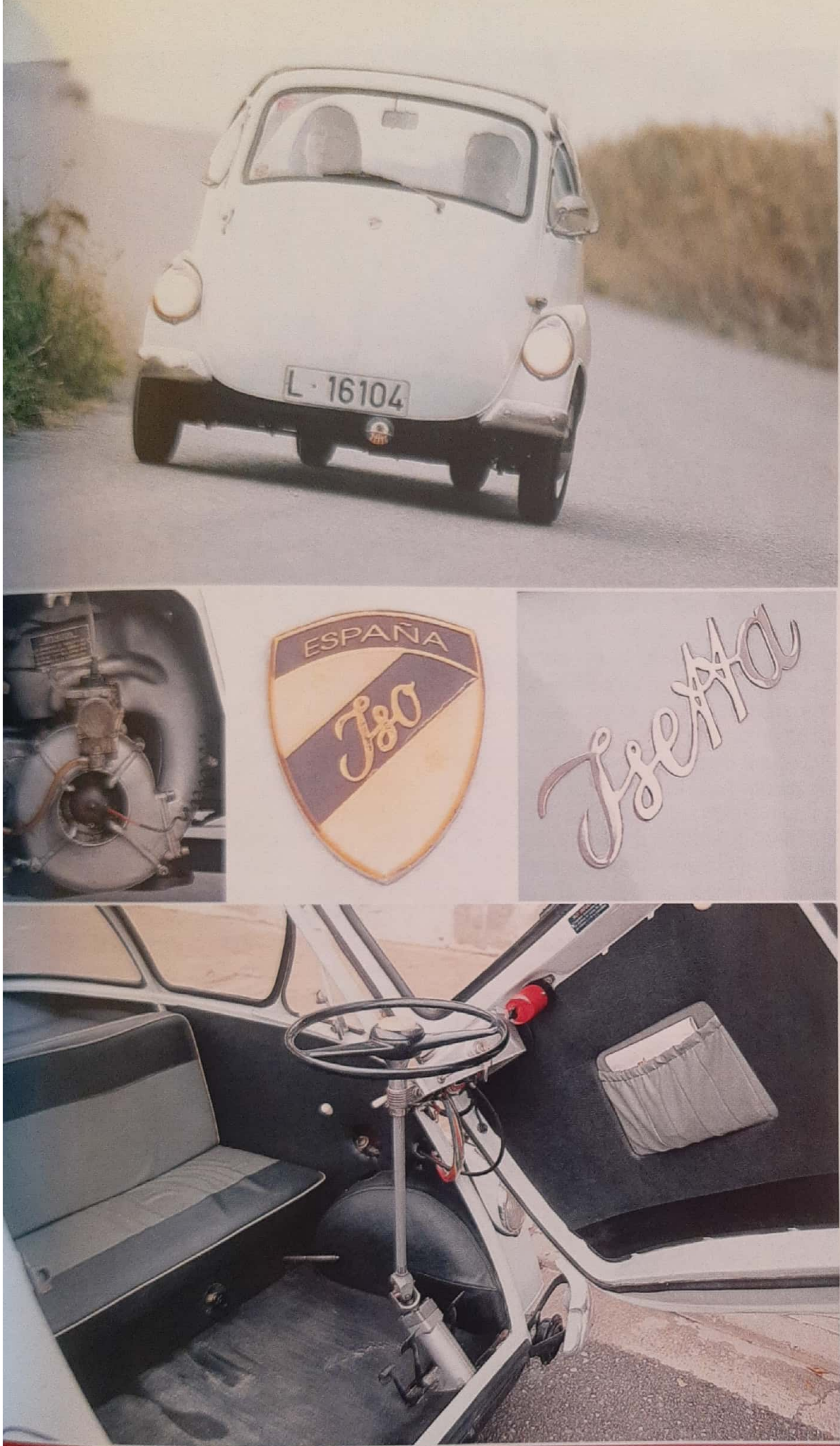
Los microcoches, minicoches, motocoches o motocoupés -cualquiera de estos términos los definían- surgieron en un momento histórico y con unas aspiraciones concretas. Unos fines que se revelaron tan poco prácticos y reales en buen número de ellos que en apenas una década se convirtieron en su propia tumba.

Habían surgido en un período de carencia, pero no sólo económica, sino también (o sobre todo) de materias primas y de grandes fábricas donde transformar esa materia en producto final. Nacieron de iniciativas privadas y fueron construidos de forma artesanal y con medios limitados. Resultado: conceptos técnicos muy elementales, entresacados de la motocicleta, lenta producción y precio final elevado. Por lo tanto, las 45.000-50.000 pesetas que costaba un Isetta o un PTV no estaban al alcance del obrero medio, a quien supuestamente trataba de motorizar este tipo de vehículo.

En un brillante artículo de 1954, acerca de cómo debería ser el verdadero coche popular, don Carlos Carreras, secretario técnico de Enasa y estrecho colaborador de don Wifredo Pelayo Ricart, concluía lo siguiente: *«debe tener capacidad de transporte de tres o cuatro plazas reales y un pequeño equipaje, totalmente protegidos de los agentes atr*
féricos (...); mantener velocidades
dias entre 55 y 65 km/h (...); consum
ferior a 3,5 litros por 100 km (...); su
nejo y mantenimiento han de ser de
simplicidad extrema (...); capaz de re
zar de 60.000 a 80.000 km sin avería
reajustes (...) y, finalmente, su precio
relación al sueldo medio de un obre
debería corresponder al trabajo de
año (...), quiere decir que debería es
por debajo de las 20.000 pesetas.»
mo sugerencias, proponía: *«Estruct*
portante para eleminar el bastidor
motor mono o bicilíndrico, refrigera
por aire, de dos o cuatro tiempos (
como el funcionalismo no está reñ
con el arte, se puede dar al vehículo
aspecto no sólo agradable sino m
agradable, que haga sentir a sus pos
dores la alegría de vivir.»

Según esto, gran parte de los mic
coches no cumplía los requisitos bá
cos. Por ello, culpar al Seat 600 de su
saparición, resulta especialmente atre
do. Máxime, teniendo en cuenta que
obrero medio tuvo acceso al *seiscien*
casi al término de los sesenta: en 19
costaba unas 65.000 pesetas y el sue
medio era de unas 4.500 pesetas me
suales; y en 1970, esta relación se ig
laba a 70.000 y 8.000 pesetas, respe
vamente. Echen cuentas.

El relativo éxito de los Isetta y PTV
justificaba, por tanto. Ellos sí respond
la mayoría de esas premisas planteado
por don Carlos Carreras: diseño agra



Original como pocos, el Iso Isetta diseñado por Ermenegildo Preti posee innegables reminiscencias aeronáuticas. La apertura de la puerta única resulta práctica y con ella pivota la columna de dirección, facilitando aún más la entrada al «cascarón». El motor bicilíndrico de dos tiempos, con pistones paralelos y movidos por una sola biela en Y, es patente Puch. Pero lo más destacado de esta mecánica es su elasticidad.

ble y original; un pequeño motor de moto capaz de imponer cruceros razonables con un consumo moderado y bastidores sin complicaciones técnicas, pero fiables y sencillos de mantener. Sin embargo, *fallaron* en dos aspectos: en su configuración de dos plazas y su elevado precio. Aspectos alejados de las necesidades de una familia popular.

Imagen

Iso Isetta	****
PTV 250	****

Cada uno con un estilo muy definido y original, el Isetta y el PTV muestran dos formas distintas de ver un microcoche.

Isetta

1953

Iso presenta en Turín el prototipo del Isetta, diseñado por Ermenegildo Preti. Inicialmente, equipa un bicilíndrico de 198 cc, con refrigeración forzada y arranque eléctrico.

1954

La empresa francesa Velam compra a Iso la licencia para fabricarlo. Le dotan de una carrocería autoportante, paragolpes prominentes y faros independientes. Sin mucho éxito, interrumpió su fabricación en 1957.

1955

BMW también adquiere los derechos para explotar el Isetta. La principal diferencia que aporta es el monocilíndrico 4T de 250 cc (12 CV) procedente de la R25. También cambia la suspensión delantera, sustituyendo los elementos de caucho originales por conjuntos muelle y amortiguador concéntrico.

1956

Cesa la producción en Italia, tras haber lanzado una producción cercana a las 17.000 unidades. BMW reemplaza su propio motor 250 por uno de 300 cc.

Americo Emilio Romi empieza a importar a Brasil los componentes para montar el Isetta.

1957

La filial española de Iso Motor Italia, radicada en Carabanchel (Madrid), comienza a fabricar bajo licencia el Isetta, idéntico al modelo italiano. Se mantiene en el mercado hasta 1962, después de haberse comercializado cerca de 1.000 vehículos, contabilizando las diferentes versiones especiales.

BMW presenta el 600, un vehículo derivado del Isetta pero con una carrocería de mayores dimensiones, las cuatro ruedas en posición convencional y un motor bicilíndrico bóxer de 585 cc (19,5 CV). El 600 se fabricará hasta 1959; el Isetta 300 continuará hasta 1962, después de haber salido de la cadena de montaje 161.728 (250 y 300 cc).

En Inglaterra se funda la empresa Isetta of Great Britain, que ensamblará hasta 1964 la versión alemana. Por las ventajas fiscales a los vehículos-triciclos, allí saldrían con tres y cuatro ruedas.

Renzo Rivolta, patrón de Iso, buscó un concepto innovador sin partir de un modelo establecido. En cambio, Murici Perramón, Antoni Tachó, Guillem Tachó y Josep Vila, socios fundadores de AUSA, minimizaron al máximo la imagen convencional de un coche, con un estilo, eso sí, intencionado, elegante y moderno.

Para conseguir su propósito, Rivolta encargó el proyecto al joven ingeniero aeronáutico Ermenegildo Predi, quien, lógicamente, aplicó sus conocimientos y dibujó algo parecido a la carlinga de un avión. Después de medio siglo, el *huevo*, como también fue y es conocido, sigue sorprendiéndonos. Y no sólo por la línea. El fácil acceso a través de la gran y única puerta frontal, con la que bascula la columna de dirección, (mediante una junta cardan) y el cuadro de instrumentación; la cómoda y amplia posición de conducción y la agradable visibilidad que se tiene merced a tanta superficie acristalada, todo ello supone un acicate cuando tomamos posesión de él.

El PTV, por el contrario, tiene luces y sombras en este apartado. La luz la aporta su carrocería abierta. Con un estilo más convencional, si por tal entendemos su semejanza a un turismo común, los trazos redondeados y las proporciones de faros, ruedas, parabrisas y puertas conforman un conjunto muy equilibrado, fino y atrayente. Con ello, los Perramón, Tachó y Vila consiguieron huir de las habituales deformaciones de otros minicoches, que buscaban parecer no sé qué.

Pero tan coche quisieron hacerlo, con inclusión de un vano delantero para equipaje y otro posterior donde alojaron el motor, en una longitud total inferior a tres metros, que les originó una zona de cierta sombra: el habitáculo. Visualmente no tiene tacha, para lo que de él se espera. Sobrio en extravagancias y completo en lo necesario, cuenta con un salpicadero dotado de velocímetro, testigo de carga de la batería y pulsadores de luces, intermitencias y limpiaparabrisas y con una banqueta corrida por asiento. Sin embargo, el espacio vital está ajustado demasiado a una estatura y corpulencia media. Tanto es así que, a poco que alguna de las dos tallas sea superior, el volante (y la capota si procede) ahoga al conductor, le obliga a colocar las piernas en posición tipo *rana* y a no manejar con naturalidad el volante y los pedales. El pasajero, en cambio, viaja holgado, con espacio suficiente para llevar las piernas estiradas. En cuanto a la cota de anchura, dos adultos se acomodan bien. Más es difícil, a no ser un niño pequeño. Pese a que la publicidad de la época lo anunciase como *«el 2/3 plazas que usted esperaba»*, el PTV seguía siendo seis centímetros más estrecho que un Seat 600, por ejemplo.

Mecánica

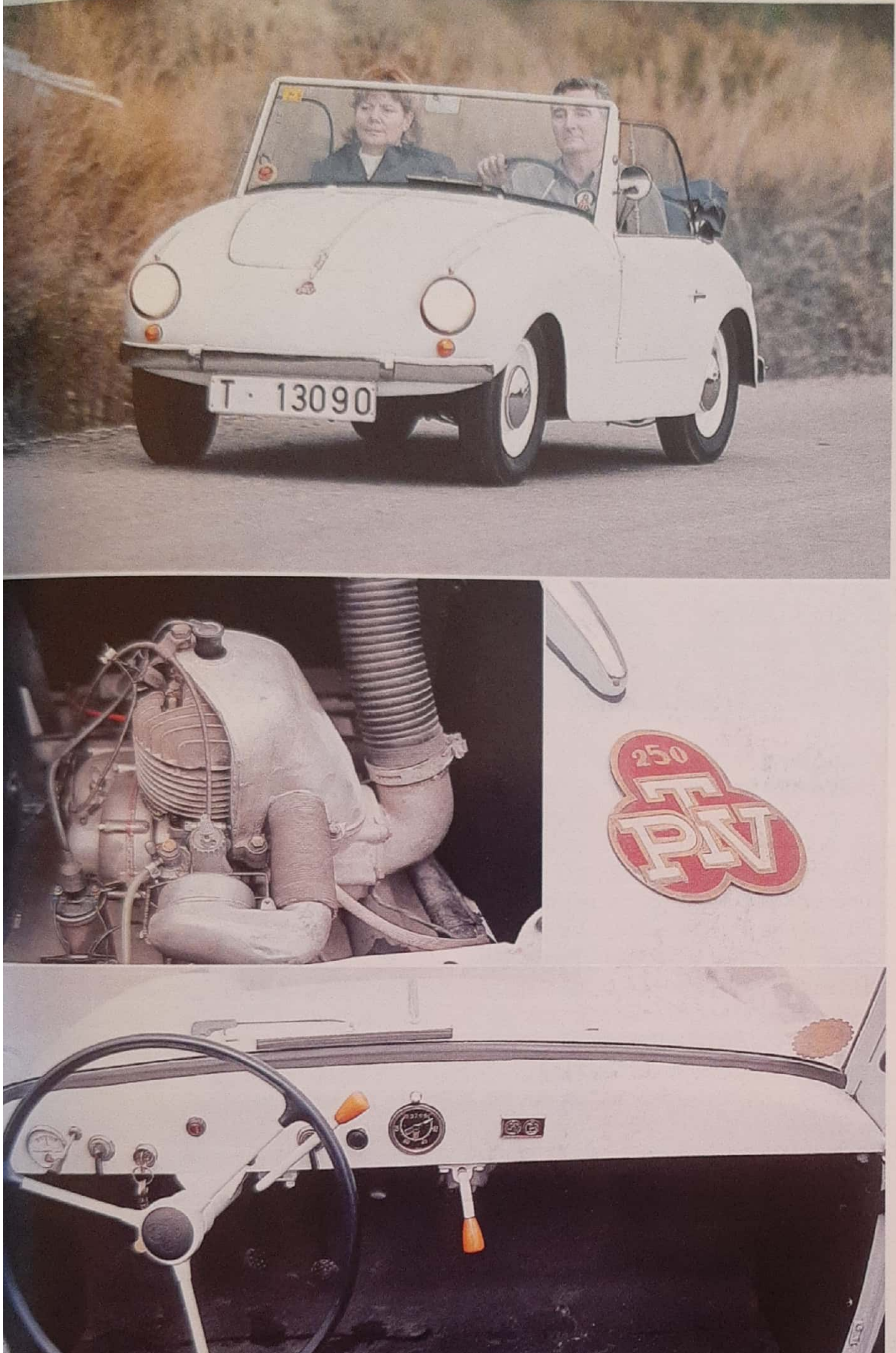
Iso Isetta	✱✱✱
PTV 250	✱✱

Los microcoches vienen a ser una extrapolación en el tiempo de los autociclos o ciclecar de los años veinte. Aquellos David, Loryc, Díaz y Grilló, Victoria, Hisparco, Salomó, Dobi o Salvador eran cochecitos básicos dotados de chasis y suspensiones elementales, motores pequeños (algunos de moto), transmisiones incluso por cadena y carrocerías sin demasiadas pretensiones. Gran parte de ellos vio la luz por y para la competición, donde gracias a su extremada ligereza hicieron un papel notable. Y aún hay más, la semejanza entre los autociclos y los microcoches es tal que marcas como David (1913-1923 y 1951-1957) y Salomó (1922-1928 y 1948) constru
unos y otros, con varias décad
inactividad entremedias, como in
las fechas.

Técnicamente, los motocoche
zás es la denominación más ace
están más cercanos a la moto car
que al coche propiamente dicho.
ta, sin ir más lejos, lo creó un fabr
de motos, y aquí en España lo con
y comercializó bajo licencia su fi
Motor Italia Sociedad Anónima Esp
implantada desde 1952 en el sect
tociclístico. No extraña, por tanto,
planta motriz derive de las dos r
El motor es un bicilíndrico de do
pos, con cámara de combustión
y pistones paralelos y unidos a un
biela en Y, patente Puch. Con ello
gue incrementar el rendimiento t
o sea, una compresión mayor con
consumo específico que un moto
vencional. Los semicárteres son
minio y la lubricación forzada, con
sito adicional.

Un aspecto igualmente singu
este vehículo es el sistema de tr
sión a las ruedas posteriores. De
caja de cuatro relaciones, todas si
zadas, el movimiento llega directa
al eje por medio de un cadena dob
cerrada en un cárter y en baño de
te. La estrechísima vía de dicho
cm) paliaba la ausencia de difere
actuaba casi como un rueda ge
proporcionando una mayor capa
de tracción.

En cuanto al cuadro técnico
suspensiones, delante montaba
rioso esquema de rueda tirada.
puesto por bieletas longitudinale
conjunto vertical y cilíndrico formad
un taco y una espiral de caucho.
ello está conciliado por amortigua
de fricción. Detrás, la configuració
resuelta con unos ballestines en



Considerado como uno de los microcoches más bellos y elegantes, el PTV nace en Manresa (Barcelona), fruto de la ilusión, y cómo no, de los amplios conocimientos técnicos de los hermanos Tachó. Todo en él tiene sello español, incluso el vigoroso monocilíndrico de dos tiempos. En su interior ni sobra ni falta nada necesario, y aunque muy justos, en el asiento corrido tienen cabida dos adultos y un niño.

cantiléver y amortiguadores hidráulicos.

Con este planteamiento, la gran vía delantera (20 cm más ancha que la del PTV con una batalla también inferior), unas más que suficientes ruedas de 10" y un centro de gravedad bajísimo y centrado, la estabilidad del Isetta puede definirse como de intachable.

Su coetáneo y rival en esta comparativa mezcla en mayor media conceptos motociclísticos y automovilísticos. De las dos ruedas toma el motor, compacto e instalado como en el Isetta atrás, aunque en el caso del PTV colgado por detrás del eje y no delante. Guillem Tachó, formado técnicamente en los talleres de La

PTV

1950

Los hermanos Antoni y Guillem Tachó, quienes trabajan en un taller de reparaciones en Manresa (Barcelona), diseñan y construyen un vehículo especial de 3,9 metros, dotado de un motor boxer de dos tiempos (648 cc y 18 CV). Su característica carrocería le dará la denominación de *Ballena.*

1953

Con la experiencia del *Ballena* y la colaboración de Josep Vila, desarrollan otro coche de menores pretensiones y tamaño, sencillo y movido por un monocilíndrico de dos tiempos de 247 cc. A este lo conocerán por *Coca.*

1956

Junto a Maurici Perramon, los Tachó y Vila fundan AUSA (Automóviles Utilitarios, S.A.). Ese mismo año, presentan el prototipo del PTV (dicha denominación corresponde a las iniciales de los apellidos de los cuatro socios). El PTV 250 se exhibe en la Feria de Muestras de Barcelona con notable aceptación por parte del público y la prensa especializada. En su fabricación intervienen diferentes empresas: Metalúrgica Textil, Societat Anónima de Foneria, Pujol-Montalá, Talleres Ratera, Escalé, Obradors, Guix, Tuset y Manufacturas Esquius. En las instalaciones de AUSA se ensamblaba el conjunto.

1960

Se monta el único prototipo que existirá del PTV 400. A diferencia del 250, éste equipa un bicilíndrico de 397 cc con compresor (19 CV), cambio de cuatro relaciones, dirección de cremallera y una carrocería más estilizada.

1961

Se interrumpe la producción del PTV 250. AUSA seguirá su actividad fabril construyendo el tractorcito Dumper y actualmente fabrica maquinaria para el sector de la construcción.

Hispano-Suiza, y su hermano Antoni desarrollaron un monocilindro de dos tiempos. El propio carburador monocuerpo de 22 mm también es patente Tachó, lo que pone de manifiesto el potencial creativo y técnico de estos dos consanguíneos. Este dos y medio, dotado de refrigeración forzada y arranque por dynastart, logra rendir 11 CV a 4.500 rpm, con una efectiva relación 45 CV/l.

A partir de aquí, la referencia técnica sigue patrones más de coche. La transmisión es por engranajes, con diferencial encerrado en el puente; las suspensiones cuentan con conjuntos muelle-amortiguador telescópico concéntrico en las cuatro ruedas y una barra Panhard posterior que asegura el guiado transversal, y monta ruedas ya de 12". Todo ello va acoplado en una liviana pero robusta estructura tubular, a la que se atornilla la carrocería, también de diseño propio.

En marcha

Iso Isetta	✱✱✱✱
PTV 250	✱✱✱

Encasillar estos vehículos como exclusivamente urbanos es un ingenuo error de hoy día, cuando aspiramos a viajar en enormes berlinas, perfectamente climatizadas y con todos los servomecanismos a disposición nuestra. En la época de estas miniaturas, incluso una Vespa servía para recorrer media España. Imagínense entonces de qué no serían capaces nuestros audaces padres o abuelos con un auto, aunque mini, con capacidad para ir cómodamente dos personas y equipaje, resguardados a voluntad de las inclemencias del tiempo y, por qué no decirlo, sobre cuatro ruedas.

Eso sí, con la perspectiva actual, cuesta trabajo retrotraernos casi medio siglo. El típico sonido de scooter, el limitado espacio vital y pensar qué ocurriría en caso de impacto... condicionan los primeros metros. Pero enseguida sobrevienen las buenas impresiones.

Como ya hemos indicado, acceder al Isetta, propiedad de Angel Almacellas, es cómodo. Una vez sentados, el volante y los pedales quedan a una distancia muy natural. El selector del cambio se halla a la izquierda, pegado al muslo, y justo debajo, las dos palanquitas del aire y del arranque. Poco más por descubrir antes de empezar la marcha.

La sensación inicial que nos sacude cuando conducimos uno por primera vez es ser objeto de todas las miradas. Por un lado, ello pone de manifiesto su originalidad; y por otro lado, demuestra la rapidez y facilidad para acoplarse a su funcionamiento, tanto que enseguida dejamos de prestarle una atención especial.

Con el inconfundible petardeo del dos tiempos, el motor lo mueve con soltura. Evidentemente, no te pega contra el respaldo del asiento, pero muestra voluntad en las tres primeras relaciones. Estas poseen unas relaciones calculadas para mantener fácil el giro del motor en su zona óptima, entre 2.500 y 5.000 vueltas. El selector también colabora, con rec dos muy cortos, y los sincronizad cumplen perfectamente su función.

A este ritmo, el Isetta *vuela en tra* revirados y ascendentes si es el c Tengamos en cuenta que sus *cortas* talla y longitud y ancha vía delan ayudan sobremanera en las curvas, de en muchas de ellas sólo hace cortar un poco el gas. Sólo una pun zación, que se ha convertido en hecha: «*bache que no pillas con las*

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

	ISO ISETTA	PTV 250
MOTOR		
Tipo	Bicilíndrico de dos tiempos, cilindros paralelos con cámara de combustión común y biela desdoblada en Y. Refrigeración forzada por ventilador.	Monocilíndrico de dos tiempos. Refrigeración forzada por ventilador.
Posición	Trasera vertical y transversal.	Trasera vertical y transversal
Diámetro x carrera	48 x 64,3/66 mm.	66 x 72 mm.
Cilindrada	236 cc.	247 cc.
Compresión	6,5:1.	6,2:1.
Alimentación	Carburador horizontal monocuerpo Dell'Orto UC24.	Carburador horizontal monocuerpo Tachó de 22 m
Potencia	9,5 CV a 4.500 rpm.	11 CV a 4.500 rpm.
TRANSMISIÓN		
Tipo	Trasera, mediante cadena doble en baño de aceite y sin diferencial.	Trasera con diferencial.
Embrague	Multidisco en baño de aceite.	Multidisco en baño de aceit
Cambio	4 relaciones y m.a.	3 relaciones y m.a.
BASTIDOR		
Estructura	Tubular de acero.	Tubular de acero.
Suspensión delantera	Bieletas longitudinales, amortiguadores de fricción y elementos de caucho.	Brazos inferiores y conjunto muelle- amortiguador hidráulico telescópico concéntrico.
Suspensión trasera	Eje rígido, ballestas en semicantilever y amortiguadores telescópicos.	Eje rígido, barra Panhard y conjuntos muelle-amortiguador hidráulico telescópico concéntrico.
Frenos	Hidráulicos, con tambores en las cuatro ruedas.	Hidráulicos, con tambores las cuatro ruedas.
Dirección	Tornillo sinfín.	Tornillo sinfín y tuerca.
Llantas	De chapa, de 10".	De chapa, de 12".
Neumáticos	4,50 x 10".	400 x 12".
CARROCERÍA		
Diseño	Ermenegildo Predi.	AUSA.
Tipo	Microcoche de 2/3 plazas y una sola puerta frontal.	Microcoche de 2/3 plazas y 2 puertas.
Batalla	1,5 m.	1,8 m.
Vías del./tras.	1,2/0,5 m.	1/1 m.
Largo x ancho x alto	2,25 x 1,34 x 1,32 m.	2,95 x 1,32 x 1,25.
Depósito combustible	13 l.	18 l.
Peso	330 kg.	330 kg.
PRESTACIONES OFICIALES		
Velocidad máxima	80 km/h.	75 km/h.
Consumo medio	4 l/100 km.	4,5 l/100 km.
FABRICACIÓN		
Presentación	1953.	1956.
Epoca de fabricación	1953-1956 (Italia). 1957-1961 (España).	1956-1961.
Unidades producidas	1.000 aprox. (microcoches y variantes).	1.325.

das delanteras, lo pillas con las traseras». Poética al margen, si a todo lo anterior añadimos la soberbia estabilidad antes mencionada, que la dirección es rápida (carece de complicados esquemas de reenvíos) y que los frenos (tambores de 180 mm) cumplen, sin sobresalir, eso sí, no nos sorprende por qué en una carrera como las 1000 Millas, algunas Isetta han jugado un papel ganador. Doy fe de ello, pues este año pude comprobarlo *in situ*. Y de verdad que corría y hasta hacía sombra a cochazos...

En cuanto a echarse a rodar distancias mayores, mi amigo Luis Fernando viajaba frecuentemente desde Madrid a Andalucía. Y salvo ese Messerschmitt que fue incapaz de seguir un par de veces a la salida de Jaén, el trayecto lo cubría de un tirón sin contratiempo. La cuarta dispone de un desarrollo largo y concede cruceros altos, tanto como para ver la aguja del velocímetro, con terreno y viento a favor, marcando los 100 km/h.

Dinámicamente, el PTV -este es de Antoni Pomés- difiere en algunos aspectos del Isetta, pero en referencia al rendimiento de sus motores, se asemeja bastante. El efecto de ese 1,5 CV a favor del monocilíndrico español queda minimizado por culpa de un cambio de tres relaciones más abierto. Conclusión: en carretera abierta pueden llevar ritmos parejos. Al respecto del cambio, el accionamiento del selector requiere aprendizaje, sobre todo para no dejar caer de vueltas en exceso el motor. Primera es adelante y hacia arriba; segunda, atrás y hacia abajo y tercera, encima de la anterior.

En zonas viradas, en cambio, el descapotable español acusa un comportamiento de coche coche más evidente dado su diseño: disposición convencional de las ruedas y mayor envergadura. No en vano, el ir colgado el motor detrás del eje posterior condiciona un poco su nervio. En este caso no lo hace negativamente, porque no sobrevira fácilmente ni provoca reacciones problemáticas, pero sí ayuda a insinuar la zaga en giros muy cerrados. Tampoco la dirección, menos *comunicativa* que la del Isetta, y los frenos desentonan con las prestaciones y con las pretensiones.

En el capítulo de confort, ya hemos indicado la necesidad de no crecer mucho, a lo alto y a lo ancho, para llevar una postura cómoda al volante. Y si procede, para además dejar hueco al peque entre mamá y papá. En este sentido, su diseño de carrocería abierta es muy acertado. La sensación de claustrofobia que puede suscitar el Isetta, pese que el techo de lona puede abrir un pequeño hueco, no aparece en el PTV.

Mercado

Iso Isetta	✱✱
PTV 250	✱✱

En este último apartado, ambos *juguetitos* siguen yendo de la mano. Tan difícil resulta encontrar un ejemplar en venta como localizar piezas originales de repuesto. Respecto al primero, nos referimos a la versión fabricada por Iso aquí en España. De otras producidas bajo licencia en terceros países, sobre todo de los BMW Isetta alemanes, la tarea es más sencilla, por cuanto se construyeron en mayor número y/o existe un gran fabricante detrás. En caso de que haya suerte, un Isetta o un PTV en buen estado puede rondar los 6.000 euros.

A la hora de mantenerlos en óptimo uso o de acometer reparaciones leves, la sencillez de sus arquitecturas suponen, en cambio, cierto consuelo. El tamaño, el peso y la accesibilidad a cualquier órgano les asemeja a la moto, y por tanto no debe asustar. De todos modos, sus entretenimientos no van más allá de las revisiones periódicas elementales: comprobación de nivel de aceite (en el Isetta) y puesta a punto de la carburación y del sistema de encendido. En el Isetta, por ejemplo, era frecuente que los alojamientos de los cojinetes de bancada (dos) tomasen holgura. Como la punta del cigüeñal mandaba el ruptor del encendido, el menor desajuste provocaba el mal funcionamiento del ruptor, y consecuentemente, trepidaciones del motor. La solución consistía en colocar unas juntas de cobre.

Por último, un factor destacable de ambos vehículos es la afición que une a sus propietarios. Aunque no existan numerosos clubes centrados en ellos, los pocos que funcionan los forman auténticos entusiastas. En España contamos con la sección de microcoches del Clàssic Motor Club del Bages, cuyos principales mentores, Xavier Perramón y Antoni Tachó, son descendientes de los fundadores de AUSA. Esta sección del Clàssic organiza además una de las concentraciones de mayor repercusión en Europa. ☐

Al respecto de esta afición tan activa, en los últimos la Red está siendo foro de intercambio de valiosa información, por lo que terminamos indicando las principales direcciones:

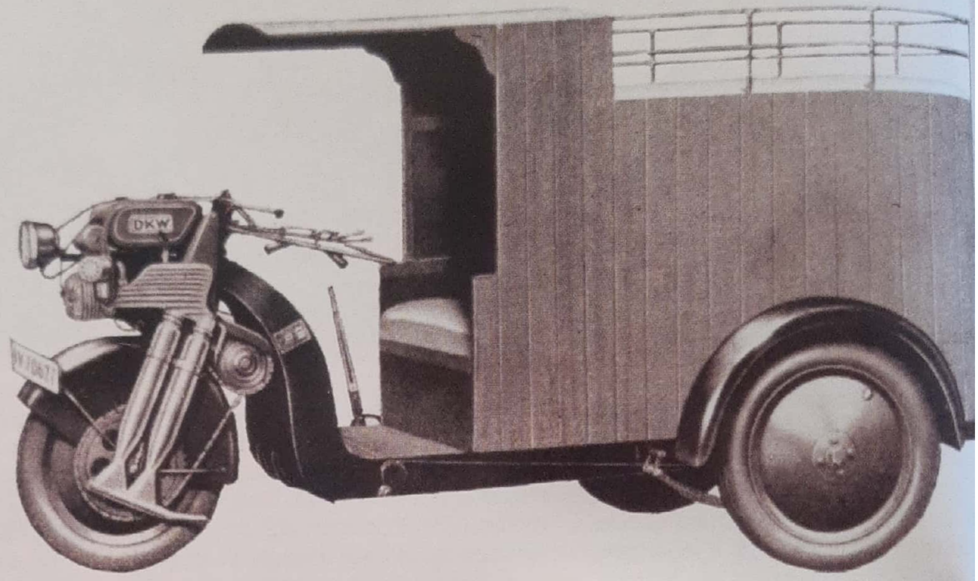
- www.isettaclub.org
- www.casym.com.ar
- www.grupo7.com/microcoches
- www.classicmotorclub.org

De Framo a Barkas

La utilidad com

Jörge Skafte Rasmussen, padre de DKW, buscó la sencillez y la mínima expresión a la hora de diseñar un vehículo de transporte. Con el Framo de tres ruedas, se acercó bastante a ese ideal.

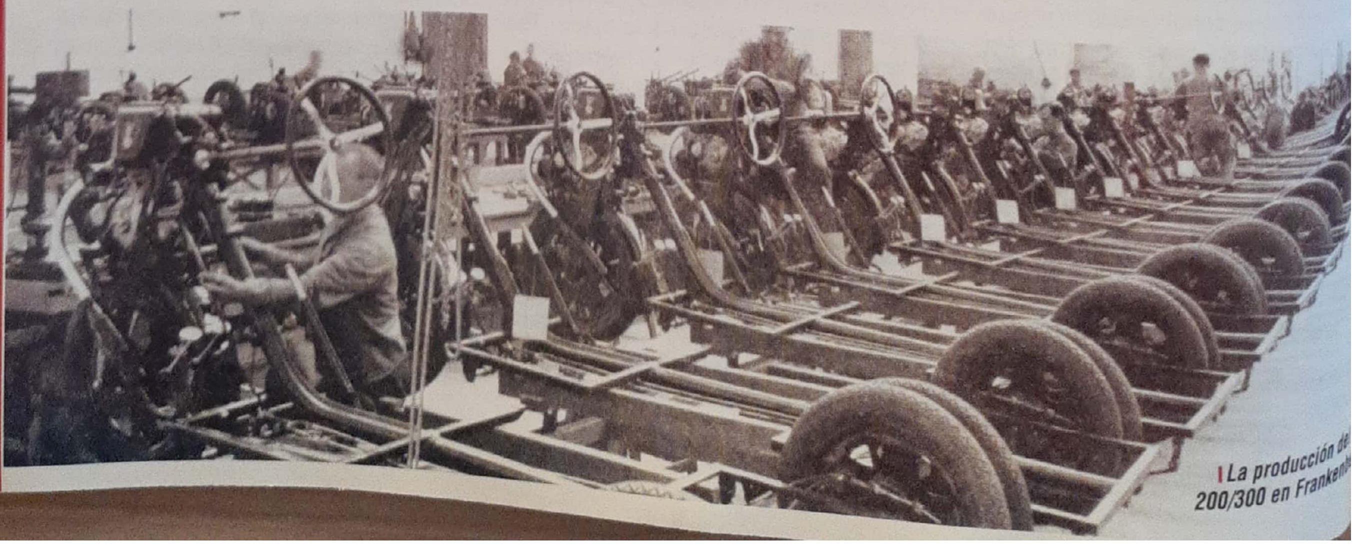
V. Christian Manz (texto).
Archivo Manz (fotos)


7 CV, 40 km/h, 500 kg de carga útil: el Framo TV300 de 1927 se convirtió en una herramien trabajo excelente para el pequeño comerc

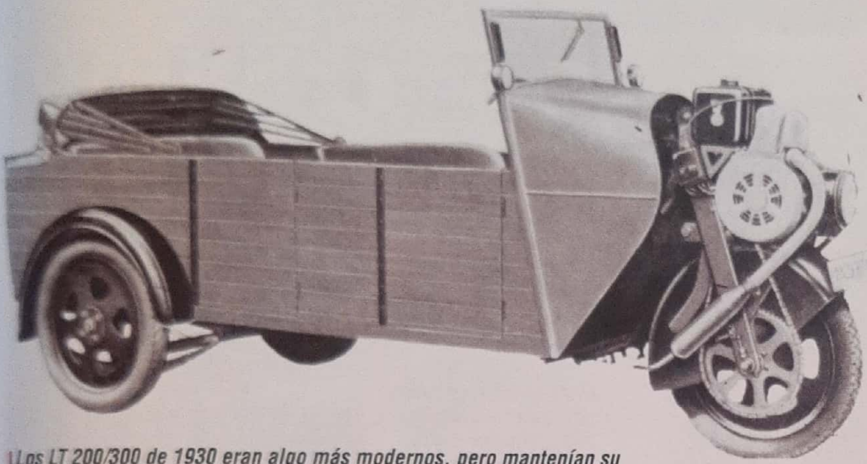
Este danés, fundador de DKW, fabricante de pequeños motores para aplicar a diverso tipo de maquinaria y, finalmente, constructor de motos y vehículos comerciales, creó un auténtico imperio. Su idea inicial fue producir piezas y componentes en grandes cantidades para abaratar precios y permitir el acceso a la motorización al sector obrero y al pequeño comerciante.

Rasmussen inauguró muchas empresas a lo largo de su vida y compró lo necesario para construir todos los componentes que conformaban un vehículo: fundiciones, fábricas de radiadores, de motores eléctricos, de cajas de cambios,

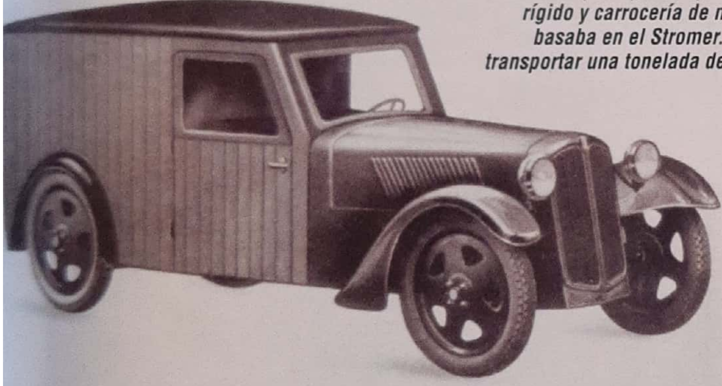
En el Piccolo de 1934, ya un turismo de cuatro ruedas, cabían dos niños en la banqueta t


La producción de 200/300 en Franken

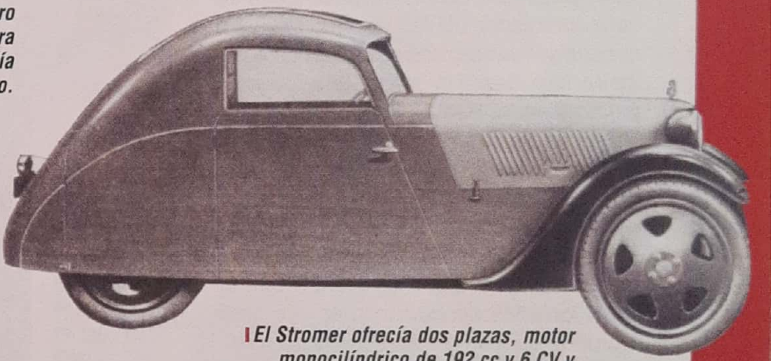
compromiso



Los LT 200/300 de 1930 eran algo más modernos, pero mantenían su condición popular y práctica.



El FPT300 (1934), con eje trasero rígido y carrocería de madera basaba en el Stromer. Podía transportar una tonelada de peso.



El Stromer ofrecía dos plazas, motor monocilíndrico de 192 cc y 6 CV y alcanzaba los 58 km/h.

talleres para laminar la chapa y un largo etcétera; todas ellas ubicadas en la región de Sajonia, al este de Alemania.

Framo la fundó bajo el nombre comercial de *Metallwerke Frankenberg* en 1923. Su actividad principal se centró en la fabricación de carburadores, embragues y se especializó también en la producción de sillines para motocicletas. Estos últimos tuvieron tal aceptación, dada su relación calidad-precio, que enseguida los montaron casi todos los motoristas del país.

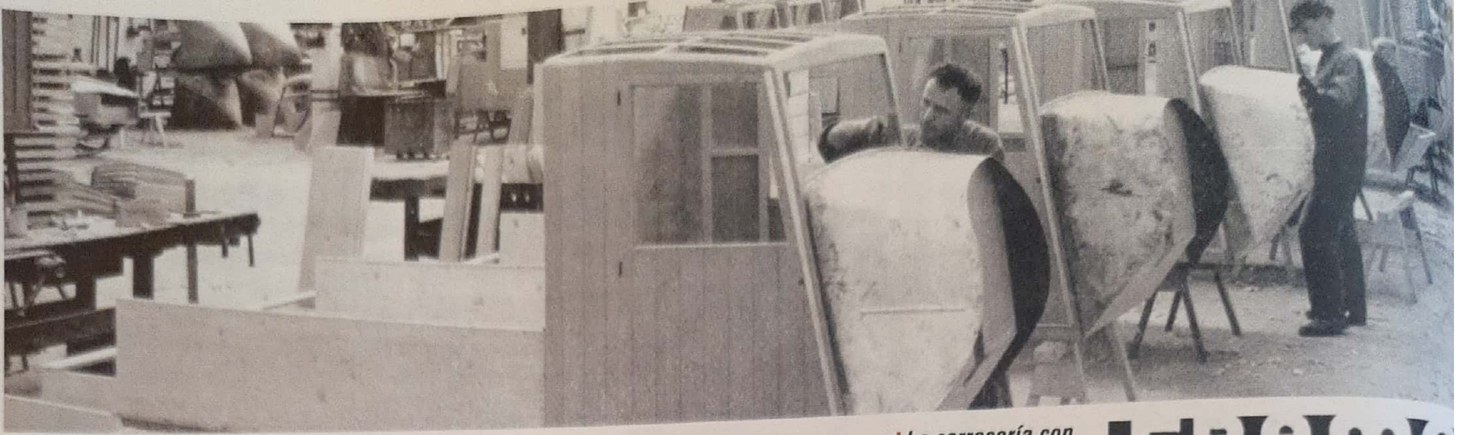
Cuatro años más tarde, Framo presentó una moto de carga con caja, dos ruedas delanteras y un pequeño motor DKW que propulsaba la rueda trasera. A partir de este motocarro surgió el TV300, pero a la inversa, con rueda única delantera, un monocilíndrico DKW refrigerado por aire ubicado sobre ella, y detrás, dos ruedas y una caja para transportar mercancía. Pronto el conductor recibiría un techo, pero manteniendo abiertos los laterales.

A la simplicidad técnica de este tipo de furgonetilla se sumaban otras ventajas: precio reducido (la mitad de un coche pequeño), fácil manejo y sencillo mantenimiento. Era, pues, el vehículo ideal para el pequeño comerciante de la época, y no es de extrañar que tuviese tanto éxito.

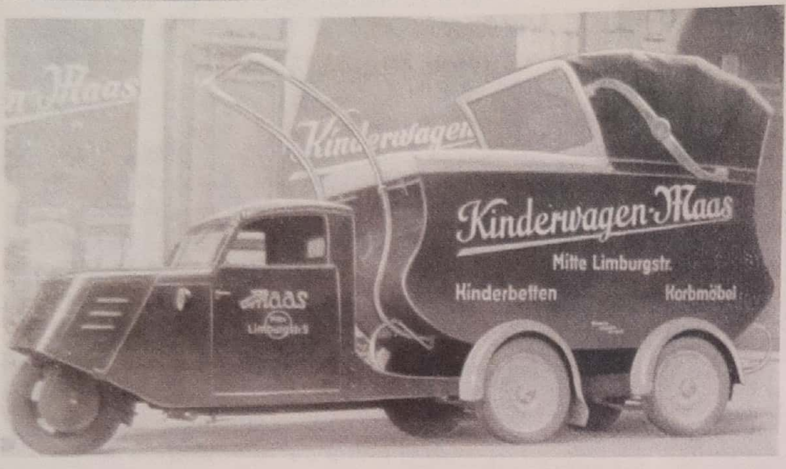
Su evolución fue constante, contemplando siempre una versión con el motor de 200 cc, ya que esa cilindrada no exigía permiso de conducir de coche, sólo de moto, y otra variante más potente, pero por debajo de los 300 cc para evitar altos impuestos de circulación. Con el tiempo, también surgiría un motor de 500 cc.

Tras explotar comercialmente una amplia gama de vehículos de carga, nació en 1932 un pequeño turismo de características técnicas similares: un triciclo denominado Stromer (el significado de *strom* no tiene nada que ver con la acepción *corriente*, sino *vagabundo, haragán*). Disponía de una carrocería bastante aerodinámica, un motor DKW de 200 cc que transmitía el movimiento a las dos ruedas delanteras y una tercera rueda posterior-central.

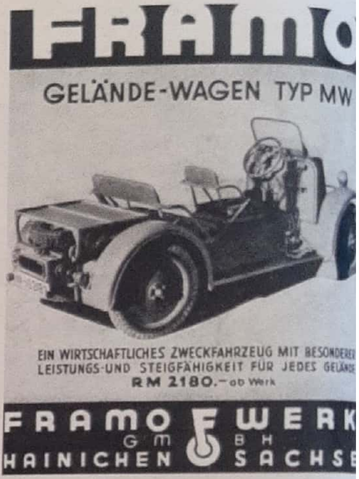
En los años treinta salieron muchos LT200/300 a la India, donde fueron carrozado como rikscha.



La carrocería con cabina de los LT fue un sólido trabajo de ebanista



Un Framo triciclo con carrocería verdaderamente especial



FRAMO

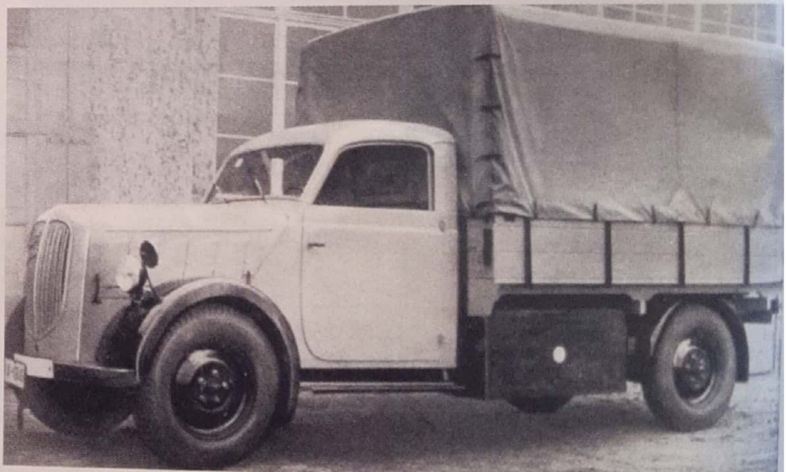
GELÄNDE-WAGEN TYP MW

EIN WIRTSCHAFTLICHES ZWECKFAHRZEUG MIT BESONDERE
LEISTUNGS-UND STEIGFÄHIGKEIT FÜR JEDES GELÄND
RM 2180.– ab Werk

FRAMO WERK
GMBH
HAINICHEN SACHSE

Otra curiosa creación de Framo: el prototipo de un todo terreno con volante central

A pesar de que ni el Stromer ni su hermano mayor, el Piccolo, ya con cuatro ruedas y cuatro plazas, fueron un éxito de ventas, destacaron por una robustez extraordinaria. Realizaron pruebas de resistencia en el circuito del Avus en Berlín (306 horas continuas y 14.000 km recorridos); llevaron a cabo largas excursiones a Inglaterra y París y consiguieron varias medallas en carreras. Su escasa demanda se debió, más bien, a que en aquellos años concurrieron en el mercado otros coches de características similares, pero más económicos y versátiles.



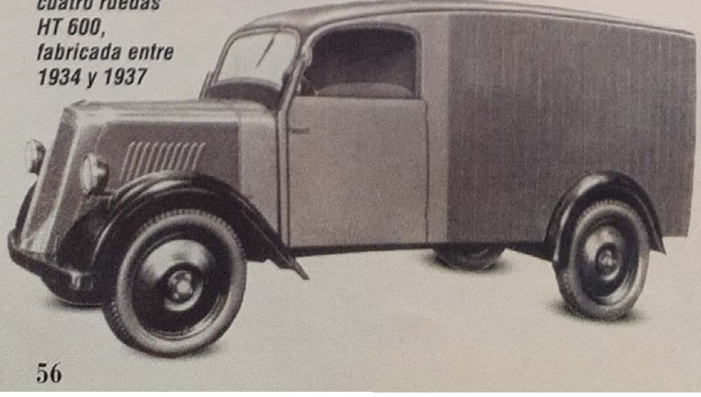
Este modelo HT1200 era el único que llevaba un motor no DKW, sino un Ford de cuatro cilindros

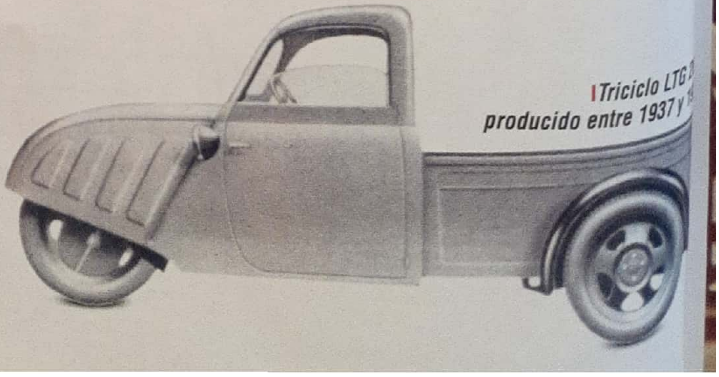
Por contra, la demanda de comerciales creció poco a poco y la fábrica terminó por hacerse demasiado pequeña. Framo se trasladó entonces de Frankenberg a Hainichen en 1933, y ahí es donde empezó a centrar la producción. Años más tarde sólo se dedicaba a la construcción de furgonetas, tanto de tres como de cuatro ruedas en los modelos más grandes. Fue en 1933 cuando Framo presentó la primera con cabina completamente cerrada y un volante circular en vez del típico manillar de moto. Un año después apareció la primera de cuatro ruedas, bastante parecida a las DKW. Equipaba un motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por aire y podía alcanzar los 50 km/h con una carga de 300 kg.

De toda la gama llegaron a salir de fábrica hasta 5.750 unidades al año. Además, fueron exportadas a medio mundo: India, América del Sur, los p ses escandinavos y Rusia, por ejemp

Entre los prototipos surgidos aquellos tiempos de bonanza, llama atención el desarrollo de un modelo t terreno. Siguiendo un diseño basta parecido al de las anteriores, conta con tres asientos, con el del conduc en posición central, y le movía un bic drico DKW, con caja de cambios de c

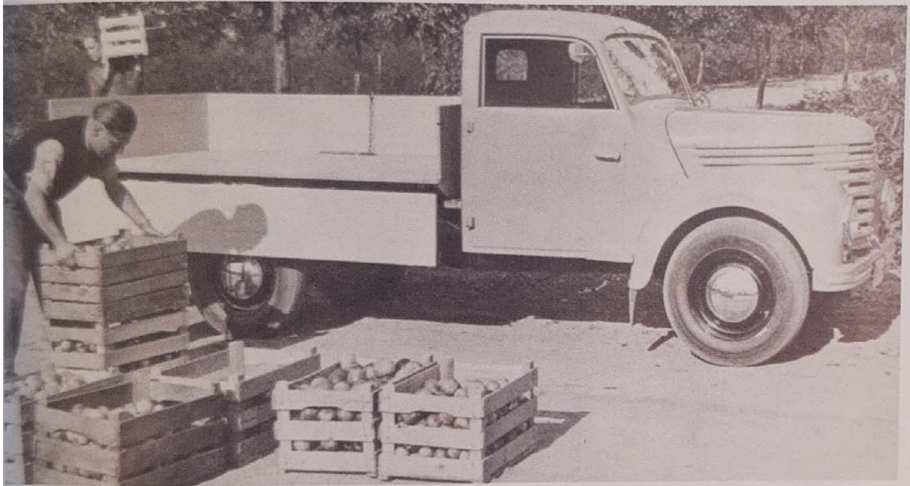
Furgoneta de cuatro ruedas HT 600, fabricada entre 1934 y 1937





Triciclo LTG producido entre 1937 y

En 1941 nació este V501, cuyo fin último fue el ejército



Sobre la base del V501, salió después de la contienda el V901/02, uno de los primeros vehículos comerciales producido en la nueva Alemania del Este. Equipaba el motor del DKW F9

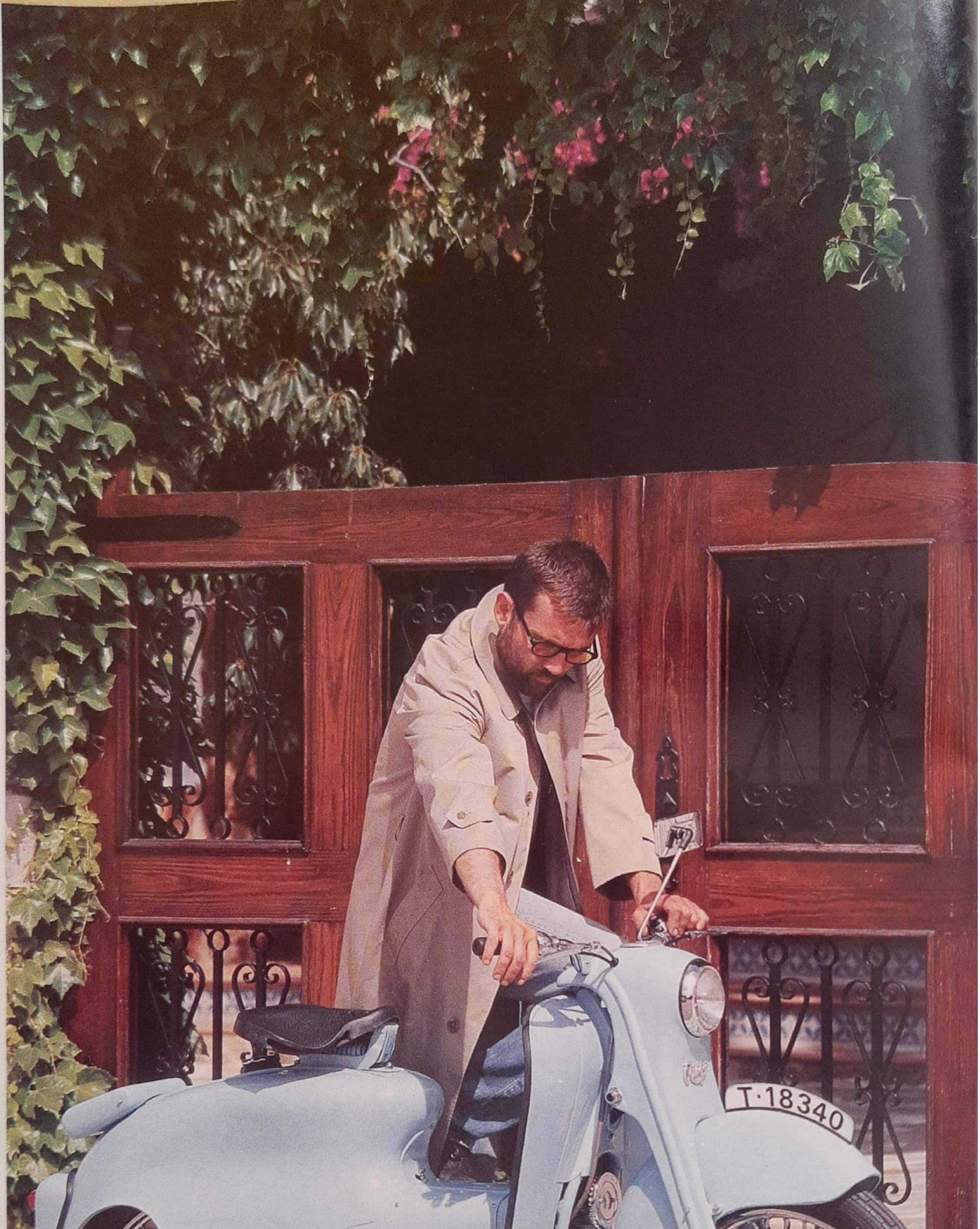
tro relaciones y reductora. La transmisión era a las ruedas posteriores, mediante cadena y sin diferencial, de ahí la estrechez de dicho eje.

El último Framo fue el V501 de cuatro ruedas, un pequeño camioncito. La regulación de la producción a partir de 1938, políticamente controlada por el llamado plan Schell, dejó a Framo sólo la fabricación de este modelo y, además, subvencionándolo como vehículo militar, prohibiendo la continuidad de los triciclos.

La producción fue interrumpida en 1943, cuando los políticos obligaron a las empresas a fabricar exclusivamente material de guerra. Después del conflicto, la fábrica se encontró en la otra Alemania, donde fue declarada *propiedad del pueblo* e incluida en el consorcio IFA en 1949. Esta nueva etapa empezó con el V501 de preguerra, al que se sumó unos años después el V901/902, con mayores pretensiones y con el motor del turismo DKW F9, un tres cilindros de dos tiempos, 900 cc y 28 CV. Fue un modelo muy relevante en un país muy necesitado de pequeños vehículos de transporte de mercancía. Este podía cargar hasta 800 kg y se comercializaba con carrocerías diferentes para usos diversos.

En 1957, Framo fue *rebautizada* como Barkas. Bajo esta denominación, nació a partir de 1961 toda una serie de vehículos comerciales más modernos que pulularon por los países del Este con bastante aceptación, hasta que finalmente, tras la unificación de las dos alemanias, dejaron de tener la vigencia legal necesaria. Ni siquiera la implantación de un motor procedente del Volkswagen Polo pudo salvarlas. En 1991, salió el último Barkas de la cadena de producción. ☐

En 1961 apareció el Barkas B1000, producido durante décadas en diferentes versiones, sin cambios mecánicos significativos y muy popular en los países de la Europa del Este.


T·18340

Rieju Isard 125

Alternativa a la Vespa

En la España de los 50 se popularizó un nuevo tipo de vehículo, el scooter, caracterizado sobre todo por su comodidad, su limpieza y sus pequeñas ruedas. Rieju también aportó su punto de vista, aunque el suyo se diferenciaba de los demás en dos características: sus ruedas altas y la calidad de construcción.

Carlos Polo (texto). J.F. Pacheco (fotos)

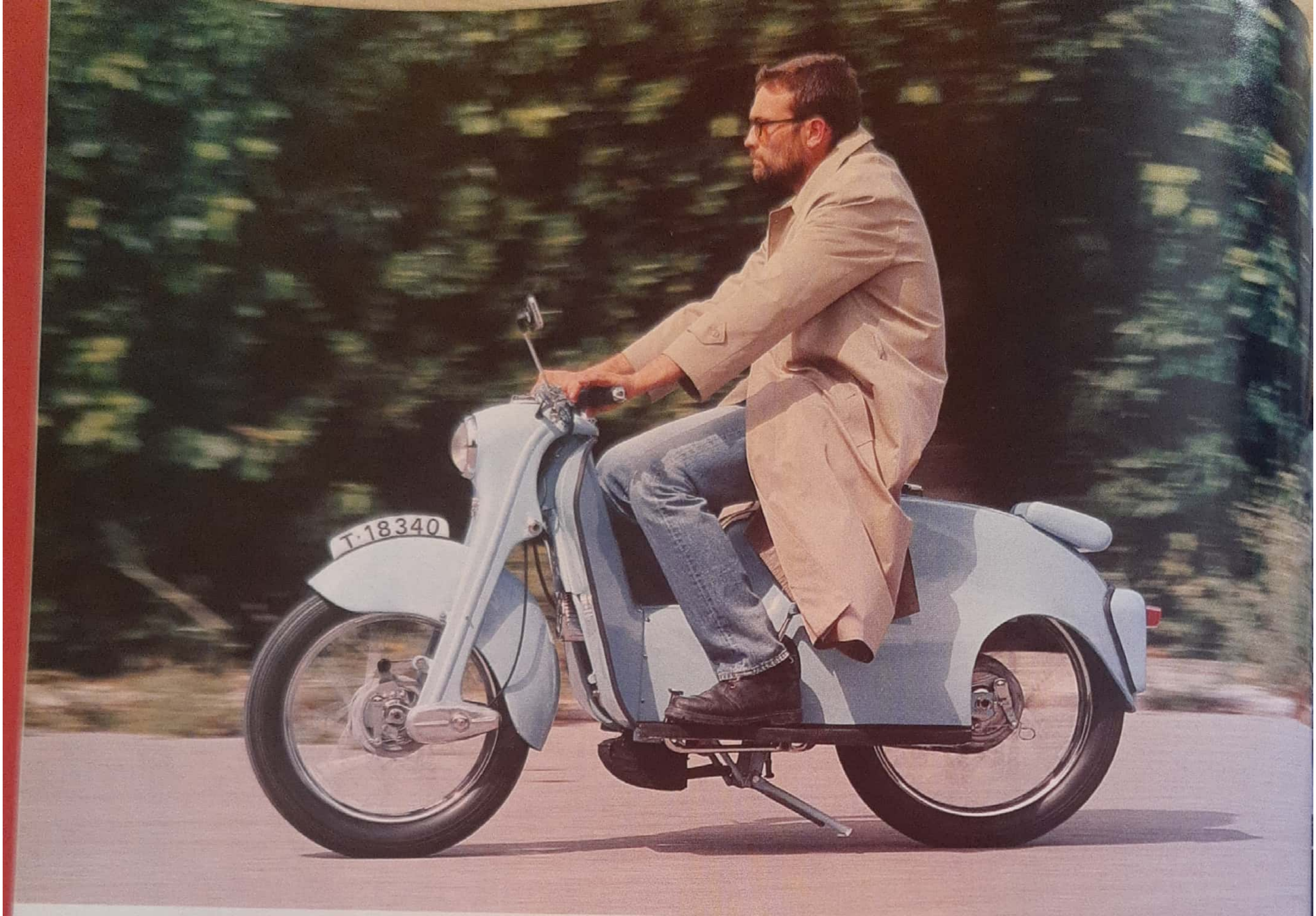
Haciendo uno de esos juegos de psicología, en los que se dice una palabra y el analizado debe contestar con lo primero que se le venga a la memoria, si alguien dijera scooter ¿cuál sería la palabra o la imagen que surgiría de inmediato? Con toda seguridad una Vespa, en cualquiera de sus versiones o modelos. O si el interrogado es muy rarito, tal vez una Lambretta. El éxito de estas marcas acaparó de tal modo el sector del scooter que cualquier intento de competir con ellas fue barrido de un plumazo. Pero esos intentos existieron. Fueron alternativas al binomio Piaggio-Lambretta, aunque apenas nadie se acuerde de ellas.

Así, a bote pronto, pueden venir a la cabeza un buen número de marcas y modelos que en la España de los cincuenta intentaron hacerse un hueco en el mercado del scooter. Nombres como Isoscooter, Scúter Maquitrans o nuestra protagonista de hoy, el (o la) Rieju motoneta 125 tuvieron una difusión muy limitada. En algunos casos estaban diseñados a conciencia, y entonces resultaban mucho más caras que las Vespa. En otros se improvisó, y el resultado no era muy allá, con lo que su fracaso era algo previsible.

Los primeros metros sobre una Isard no siempre son fáciles, dado su gran tamaño y, sobre todo, porque pretendemos comparar su tacto al de una Vespa o un scooter de rueda pequeña. Luego de cogerla el aire, su comportamiento resulta sano y divertido.

Rieju es hoy la única de nuestras antiguas firmas que sobrevive, una circunstancia que puede indicarnos por sí sola el acierto con el que esta empresa ha sido dirigida siempre. En 1940, los señores Riera y Juanola constituyeron en Figueras (Gerona) la compañía Rieju Sociedad Limitada, dedicada a la fabricación de bicicletas, accesorios y recambios. No tuvieron lo que podría llamarse unos comienzos modestos, pues partían con un capital social de un millón de pesetas (mucho dinero para aquellos años), y una plantilla de 35 obreros. Las bicicletas, como bien puede verse en las películas de entonces, eran el medio de transporte por excelencia, y la empresa marchó viento en popa. Pero a finales de la década, la demanda de bicicletas comenzó a asociarse con la de motores auxiliares. La gente ya estaba cansada de dar pedales y quería esa pequeña ayuda extra. Aquel fue el comienzo de muchas de las firmas de motocicletas que pujaron en los cincuenta, y entre ellas Rieju. De las bicicletas y los motores auxiliares se pasó a los velopedales, y de estos, a las motos.

Cuando comenzó la década de los cincuenta la demanda de motores auxiliares y velopedales decayó en beneficio de las *verdaderas* motocicle-



La Isard no puede clasificarse estrictamente como scooter (de ahí lo de motoneta), ya que monta ruedas altas de 16 pulgadas. Tampoco su línea es precisamente frecuente, mucho más compacta, angular y limpia que la de una Vespa o Lambretta. Pero su originalidad, nadie la pone en tela de juicio.

tas. El poder adquisitivo de los españoles estaba aumentando paulatinamente y, además, cada vez había menos restricciones de gasolina, de ruedas, etc. Por ello, Riera y Juanola se plantearon seriamente fabricar una moto de verdad. Dado que no tenían tecnología propia, buscaron donde adquirirla en Francia, concretamente en la marca Gima. Una vez obtenidos los derechos de esta, tuvieron que dar otro paso más, puesto que el motor que impulsaba esta moto era un AMC de cuatro tiempos. Así que también se hicieron con los derechos necesarios para fabricar la mecánica en su fábrica de Figueras. La aventura superó las expectativas, logrando vender, desde 1953 hasta 1962, más de mil unidades anuales. Considerando que cuando se presentó en la Feria de Barcelona de 1953, era, junto a las Sanglas, la moto más grande que podía adquirirse en España, las cifras de ventas son realmente importantes.

Y no sólo eso. Hasta que Rieju le cedió la licencia de AMC a Fita, aún le sacó mucho partido a aquella. Además de la 175 cc, Rieju sacó en aquellos años la Sport 125, la Jaca, o la motoneta Isard, todas ellas con motores AMC. Con esta gama, y los ciclomotores, se intentó abarcar todo el espectro de mercado, con mejor o peor fortuna.

En el caso de la *moto* que traemos a estas páginas, el Isard trataba de cubrir hueco en el sector de los scooter, ya que precisamente en aquellos años comenzaba a desatarse la fiebre de estos vehículos. Para ello, en 1956, Rieju recurrió de nuevo a aquella fórmula que le había funcionado tan bien otras ocasiones: comprar la tecnología. En esta ocasión fue el Sulky francés, un curioso invento de rueda alta. Para anticiparse a cua eventualidad, se planeó lanzarlo con tres ci das: 50, 75 y 125 cc, en cualquier caso con AMC.

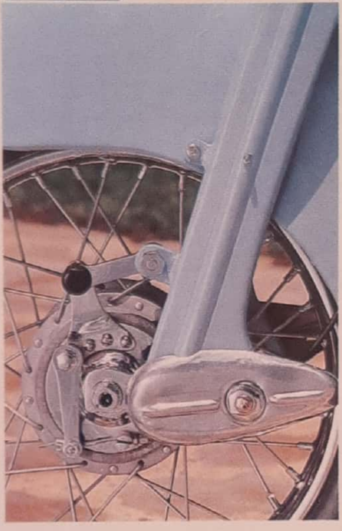
Para llegar a ponerlo en el mercado hub salvar algunos obstáculos de importancia, c el de la chapa estampada, ya que en aqu años los materiales eran de una calidad pés fueron muchas las marcas que tuvieron que a donar este tipo de construcción. No fue este c so de Rieju, que en 1958 presentaba oficial los Isard de 75 y 125 cc.

Como ya hemos comentado, aquellos fu los años de la chapa estampada, y Rieju no s ró en implantarla sólo en el scooter. Tambié zaron una moto de estética más que discut Sport 125, una copia de la francesa Derny Ambos modelos supusieron la gran esperan Rieju, y a la vez su gran fracaso. Ni una ni o vieron la menor acogida por parte del públic

Pese a que hubo algún intento por adap los gustos del público, modificando su línea, e cho es que se vendieron muy pocas unidade 1960 se abandonó su producción, y Rieju se tró en proyectos más *normales*, que son aq que la han mantenido viva durante 62 años. S ellos como fabricante de motocicletas.

Pero si la producción de Isard fue tan lim como indicamos, lógico es pensar que mu menos han sobrevivido al paso de los años contrar una supone, pues, un hallazgo impo que no podemos dejar de mostrar a nuestros tores. La ocasión surgió durante una visita a nocido aficionado valenciano Chano Vernetta

Técnicamente, la Isard recurrió a soluciones foráneas. El motor deriva del AMC francés, un monocilíndrico de dos tiempos de 125 cc capaz de moverla con cierto brio. En cuanto al bastidor, suspensiones y diseño de carrocería, fue el Sulky galo el modelo a seguir.



Ficha técnica

Rieju Isard 125

MOTOR

Tipo: monocilíndrico horizontal, a ciclo de dos tiempos, refrigerado por aire.

Diámetro x carrera: 54 x 54 mm.

Cilindrada: 125 cc.

Relación de compresión: 6,5:1.

Potencia: 5,5 cv a 5.500 rpm.

TRANSMISION

Embrague: multidisco en baño de aceite.

Cambio: tres relaciones, con mando al puño.

BASTIDOR

Tipo: doble cuna en tubo de acero reforzado con chapa estampada.

Suspensión del: horquilla con bieletas.

Suspensión trasera: basculante.

Frenos: de expansión interna.

Neumáticos: 2,75 x 16 pulgadas.

Capacidad del depósito: 8 l.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 80 km/h.

Consumo: 2,4 l/100 km.

FABRICACIÓN

Presentación: 1958.

Época de fabricación: 1958-1960.

tre muchas piezas extraordinarias por su rareza, vislumbramos una de estas curiosas máquinas. Inmediatamente, fue puesta a nuestra disposición y, como es lógico, no consentimos que tal ofrecimiento cayese en saco roto.

La Isard no puede clasificarse estrictamente como scooter (de ahí lo de motoneta), ya que monta ruedas altas, con llantas de 16 pulgadas. Por lo demás, tampoco su línea ha tenido mucho predicamento a este lado de los Pirineos: mucho más compacta, angular y limpia que la de una Vespa o Lambretta.

Gracias a la restauración llevada a cabo por Samuel Plantado, la Isard 125 arranca sin ningún problema. Para ello hemos de darle unas patadas a la palanca de arranque, situada en la misma posición y sentido que la de una moto. No es precisamente discreta, ni por su forma y color, ni por su sonido. El monocilíndrico de dos tiempos se hace escuchar, eso sí, con un petardeo regular y poco grave, que resulta bastante más agradable que el de una Vespa.

Nos sentamos sobre el asiento monoplaza, y comprobamos que resulta cómodo y suficientemente amplio. Engranamos la primera mediante un giro del puño izquierdo, y nos lanzamos a circular por los alrededores de Valencia. A poca velocidad, guiar este *aparato* resulta tan complicado, a veces, como intentar conducir un carrito del hipermercado desde el interior de la cesta. En algunas curvas cerradas, dentro de los pueblos, nos hace salir los colores por las cabriolas que realizamos ante el involuntario público. Pero apenas cogemos confianza con ella, y nos atrevemos a darle al gas, el comportamiento cambia bastante. Cuando el motor empuja (y podemos dar fe de que lo hace con fuerza), la motoneta parece estabilizarse y resulta mucho más cómoda.

En ningún momento, pese a sus grandes ruedas de 16, hemos podido evitar la sensación de indefensión que nos producen los scooters a aquellos que estamos acostumbrados a las motos. Pero a medida que hacemos kilómetros con ella, nos vamos sintiendo cada vez mejor.

En carretera, el motor da de sí más que la parte ciclo, aunque el bastidor y las suspensiones se muestran más agradables por carreteras abiertas de buen firme que por zonas urbanas. El cambio, una vez que nos hemos habituado a su manejo, es suave y preciso, y ni rasca ni tiene falsos puntos muertos entre marchas. Suponemos que ello se debe en parte a la calidad de fabricación de Rieju y en parte a la meticulosidad con la que restauró Samuel. Por lo demás, los frenos responden, aunque tampoco son un prodigio de eficacia, y es aconsejable no confiarse en exceso.

En resumen, es una máquina que satisface, después de un cierto tiempo de adaptación. Pero una vez que se le coge el aire, la Isard se muestra cómoda y, hasta cierto punto, segura y divertida. De hecho, no tiene que envidiarle a una Vespa otra cosa que la popularidad. Nació en mal momento y en mal lugar. Hoy, el scooter de rueda alta sí tiene adeptos, y son muchos los fabricantes que tienen una motoneta en su catálogo, aunque, naturalmente, no la llaman así, por aquello de que la palabreja puede no sonar bien. Pero cada cosa es lo que es, la llamen como la llamen. ☐

Kent Andersson

Un sueco obstinado

Juan Rodríguez (texto)

Cuando Kent Andersson tomó la decisión de hacerse piloto de motos profesional, mientras permanecía postrado en la habitación de un hospital debido a un accidente de circulación, no se podía ni imaginar que iba a convertirse en el primer piloto sueco en ganar dos títulos mundiales para su país.

Castrol
YAMAHA
YAMAHA
LUX
agv

Kent Andersson con la Yamaha 125, en el G.P. de Austria.

Nadie que no le conociese podría decir que Kent Andersson era un piloto de grandes premios: delgado, cabello rubio y de largas patillas, con una eterna sonrisa y con una gran estatura que le impedía acoplarse de una forma cómoda dentro del carenado de una moto.

Andersson nació en Landuetter, Suecia, el 1 de agosto de 1942, y ya desde joven su pasión por la velocidad le trajo algunos problemas con la policía local. Durante los meses de convalecencia a consecuencia de un terrible accidente en el que se rompió la espalda, tomó la sabia decisión de correr sólo en circuitos.

Con una Bultaco 125, Kent termina segundo en su primera carrera, puntuable para el campeonato sueco. Este resultado le animó a seguir compitiendo la siguiente temporada con una Adler 250, alternando en las dos cilindradas (125 y 250) y cosechando buenos resultados.

En 1966, adquiere una Husqvarna y participa con ella en varios grandes premios internacionales. Con esta máquina, ganará el Campeonato de Suecia de 1967. En 1968 hace lo propio, pero esa vez con una Yamaha TD 1B 250.

Para la temporada siguiente, aparca su castigada Bultaco y compra una Mz 125, con la que queda quinto en el Gran Premio de Nürburgring, y donde termina tercero con la Yamaha. Sus brillantes actuaciones en Spa y Ulster le afianzan cada vez más entre los pilotos de primera fila.

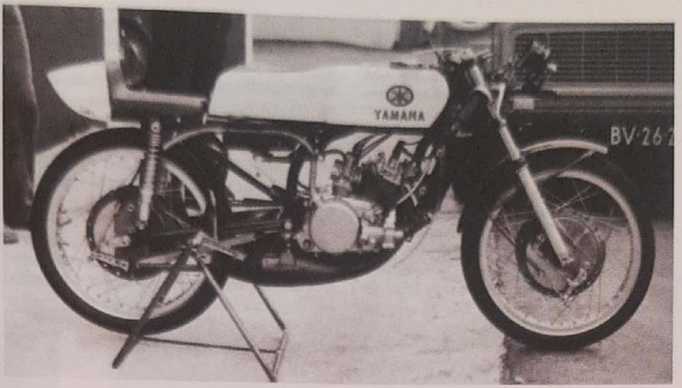
En 1969, el fabricante Maico le ofrece una de sus máquinas oficiales para participar en la cilindrada de 125. En 250 sigue fiel a Yamaha. En la primera prueba del mundial, disputada en España en el circuito del Jarama, consigue acabar segundo en ambas categorías. Como cabía esperar, el triunfo no se hizo esperar y en Hockenheim gana su primer gran premio.

Al año siguiente, Yamaha le confía sus máquinas oficiales para las categorías de 250 y 350 cc. En la primera logra los mejores resultados: el triunfo en el G.P. de España de 250 y una segunda posición en el circuito de Imatra. Al final del campeonato acaba tercero y cuarto, respectivamente.

En 1971, se inscribe en 125 y 250, pero un terrible accidente en el circuito de Salz-

Andersson en 1972, con Yamaha, seguido por Angel Nieto y su Derbi 125 en el circuito de Assen. Acabaría el año como subcampeón.

Yamaha TA 125 cc



En sus comienzos deportivos, Yamaha no tenía demasiado interés en la categoría de 125 cc. Todos los esfuerzos entonces iban dirigidos a las categorías de 250 y 350. Sólo se empezó a interesar por esta cilindrada en 1964, cuando Phil Read se clasificó en segundo lugar en el circuito de Assen con una bicilíndrica. No fue hasta 1966 cuando el fabricante nipón apareció en las pistas con una 125 de cuatro cilindros y dos tiempos, con válvulas de disco rotativo refrigeradas por agua. La moto era muy competitiva pero también era pesada y complicada de poner a punto y, más aun, de conducir. Esta máquina se puso en manos de Phil Read y Bill Ivy. Pero hasta la temporada siguiente no recogió fruto alguno. Ivy empezó a subir al podio y, al final de año, ganó el título mundial.

En 1968 fue Phil Read quien repitió laureles para Yamaha. Para la temporada siguiente, la F.I.M. impone unos nuevos reglamentos técnicos, limitando el número de cilindros a dos y el número de marchas a seis, con lo que Yamaha toma la decisión de retirarse de forma oficial.

Sin embargo, desarrolló durante el invierno nuevos modelos adaptados a la nueva reglamentación, vendiéndolos a equipos privados, pero sin involucrarse de manera oficial.

El nuevo modelo de 125 cc, denominado TA 125, disponía de un bicilíndrico de dos tiempos y seis velocidades; pero la competencia y el hecho de que los equipos que habían adquirido sus motos no tuvieran muchos medios para desarrollarlas, llevaron a unos años de sequía de victorias.

Yamaha vuelve oficialmente a la competición en 1972, con una 125 más competitiva, desarrollada por los pilotos Charles Mortimer y Kent Andersson. Al final de aquella temporada, Mortimer acabó tercero y Andersson segundo.

Durante los dos próximos años, el binomio Yamaha-Andersson se paseó triunfal sobre los circuitos internacionales, adjudicándose sendos campeonatos.

Ficha técnica

Año: 1972 / 1973.

Motor: bicilíndrico de 2 tiempos.

Cilindrada: 124 cc (43 x 43 mm.)

Refrigeración: por aire.

Potencia: 24 CV a 12.500 rpm.

Cambio: seis relaciones.

Chasis: doble cuna.

Suspensión anterior: telescópica.

Suspensión posterior: telescópica.

Frenos: anterior y posterior de tambor central.

Velocidad máxima: 190 km/h.

Andersson con el dorsal nº 2. En esta foto se puede comprobar las dificultades que tenía, debido a su estatura, para acoplarse al carenado de su moto.

burgo y otras dos caídas en Assen e Imatra, le condicionan negativamente toda la temporada: queda noveno en 125 y décimocuarto en 250.

Recuperado, en 1972 repite inscripción y se suma a la de 50 cc, con una Kreidler. En 125 vence en Yugoslavia, Finlandia y España, pero a pesar de ello no consigue el título, quedando segundo tras el español Angel Nieto. En 250 se clasifica séptimo y en 50 cc, decimoprimero.

Pero Andersson no se desanima, pese a llevar dos subcampeonatos del mundo, y prepara a conciencia la temporada de 1973. Aunque participa en 125 y 350, se centra en la pequeña cilindrada. El campeonato no pudo empezar mejor: ganó las cuatro primeras pruebas sin grandes esfuerzos. Pero otro accidente en el G.P. de Holanda, en el que se fracturó una pierna, a punto estuvo de impedirle adjudicarse su primer Campeonato. Kent tuvo que participar en el G.P. de Anderstorp con la pierna rota, y aquel segundo puesto le valió el título.

1974 fue otro año triunfal en su carrera: revalida campeonato en 125, ganando cinco grandes premios, y en 250 se impone en Bélgica, clasificándose al final del campeonato en octava posición.

La temporada siguiente siguió fiel a *sus Yamahas*, pero estas ya no eran tan competitivas como las modernas Morbidelli creadas por Jorg Moeller. Kent corrió todo lo que pudo y modificó todo que supo sus máquinas, pero no lograría pasar del tercer lugar al final del campeonato.

En 1976, Andersson anunció su retirada. Pero siguió vinculado a Yamaha, en el departamento de investigación de la marca, y disfrutando de su pasión: montar en moto. ☐

Palmarés

Andersson, Kent

1967: 1º en el Cto. de Suecia de 250 cc (Husqvarna)

1968: 1º en el Cto. de Suecia de 250 cc (Yamaha)

1969: 2º en el Cto. del Mundo 250 cc (Yamaha)

1972: 2º en el Cto. del Mundo 125 cc (Yamaha)

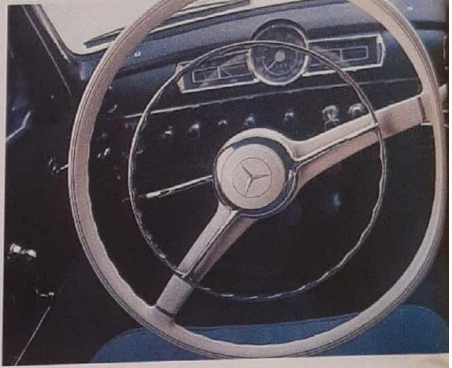
1973: 1º en el Cto. del Mundo 125 cc (Yamaha)

1974: 1º en el Cto. del Mundo 125 cc (Yamaha)

Podios en el Mundial

	1º	2º	3º
50 cc	—	—	1
125 cc	14	9	9
250 cc	4	5	7
350 cc	—	1	3

J.A. Aldasoro (Texto y fotos)



Ficha técnica

Motor: 4 cilindros en línea, 1.897 cc, 84 CV a 4.800 rpm. Velocidad max.: 140 km/h.
Fabricación: 1956-1959.
Producción: 61.345.
Kilometraje actual: 73.358 millas (118.000 km).
Restauración: Ninguna. Únicamente mantenimiento e instalación de faros antiniebla y radio.
Precio en la época: 9.450 marcos (1957).
Cotización actual: 8.400/ 1.200 euros.

Como el primer día

Mercedes Benz 190 (1958)

Adolfo Sanz Pérez es un *mercedista* convencido, y como tal, desde hacía tiempo, había echado ya el ojo a este impecable 190 Pontón. Sin embargo, no confiaba mucho en la posibilidad de conseguirlo: *«Ya había tanteado a los dueños, que por cierto eran los únicos que había tenido el coche desde 1958. Me dijeron que otro señor estaba interesado en él. Éste parecía un hombre más acaudalado que yo. Pero como dice el refrán: el que la sigue, la consigue. Después de un tiempo esperando saber si vendían o no el codiciado 190; mi predecesor en la lista de solicitantes anunció su retirada de la puja; y además, tuvo la amabilidad de avisarme él personalmente. En un par de días, conseguí llegar a un acuerdo con los propietarios y el 190 Pontón de 1958 cambió de manos... a las mías, por fortuna»*.

El coche lo tiene Adolfo desde hace un año, pero ni es su primer clásico, ni tampoco el único, pues comparte cuidados con un impecablemente conservado Seat 600 D de 1968. Y no exageramos en cuanto al trato recibido por los dos *pequeños de la casa*, pues ambos duermen en cochera y ¡con calefacción! De esa forma, los rigores térmicos invernales de Gomezserracín no afectan tanto a sus veteranas mecánicas. Adolfo le dedica al Mercedes buena parte de su tiempo libre, el que le deja su trabajo de transportista de una fábrica de piensos. Por supuesto, también le lleva a las concentraciones de vehículos veteranos que se organizan por los alrededores. También le saca del garaje algún sábado o domingo —sobre todo en primavera o verano—, para dar una vuelta por ahí, ir de merienda, a comer a algún pueblo o para visitar —junto a Carmen, su mujer— a unos amigos, en Nava de la Asunción. Total, son treinta kilómetros de ida y otros tantos de vuelta, por carreteras bastante tranquilas.

Dado que el coche estaba en perfecto estado de uso y completamente original, cuando lo compró no hizo falta efectuarle ninguna reparación. Únicamente y casi por capricho, le acopló un juego de faros antiniebla (extra en la época) y una radio, también antigua. El primero y único dueño vivía en Palo Alto (Estados Unidos) cuando lo adquirió en 1958. Tres años después se vino a España, junto a su familia, concretamente a la localidad burgalesa de Aranda de Duero, donde tenían viñedos. Al llegar a la Península hubo de matricular el coche nuevamente, pero no lo hizo en Burgos, sino en Madrid, recibiendo la placa M-265753. Corría el año 1961.

Durante esos 42 años, no rodó muchas millas en Estados Unidos, ni tampoco en España. Prueba de ello es que en diciembre de 1975 el Mercedes marcaba solamente 65.057 millas —poco más de 3.800 anuales—. En febrero de 2002, en el cuentamillas se podían leer apenas 73.358. Es decir, que en algo más de un cuarto de siglo, el Mercedes sólo había cubierto 8.301 millas, unas trescientas al año. No es de extrañar, por tanto, la excelente salud que demuestra. *«Está como el primer día. Con él se puede ir uno al fin del mundo»*, nos dice orgulloso Adolfo. «Y lo que es más importante —apostilla—, *ha colmado mi deseo de poseer un clásico y no contemplo la adquisición de otro... Bueno, de momento»*.

Recuerdos de familia

Seat 1500 Familiar (1967)

Ficha técnica

Motor: 4 cilindros en línea, 1.481 cc, 75 CV a 5.000 rpm. Velocidad max.: 135 km/h.

Fabricación: 1963-68 (monofaro).

Producción: 7.000, aproximadamente (monofaro).

Kilometraje actual: 144.000 km.

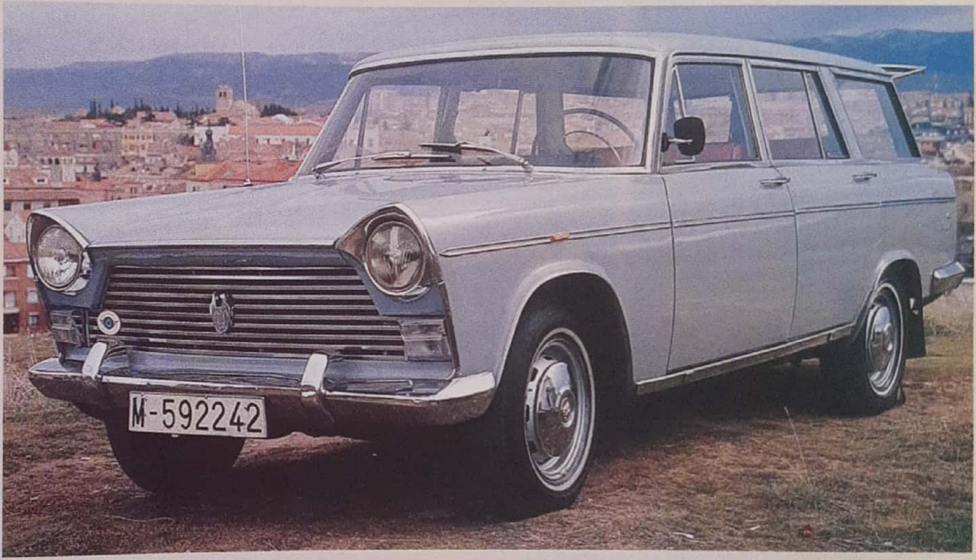
Precio de compra: Un Citroën Break 3 CV más 32.500 pesetas (1971).

Restauración: Mantenimiento periódico.

Precio en la época: 160.000 pesetas (1967).

Cotización actual: 4.500/900 euros.

José Velasco Velasco ha sido un enamorado de los motores desde una edad muy temprana. Nos confiesa, incluso, que se siente un mecánico frustrado, pero la tradición mandaba y desde muy joven hubo de dedicarse a la empresa familiar de géneros de punto, «Creaciones Yo-An». Todo aquello que tuviera ruedas y motor le llamaba la atención. Prueba de ello es que consiguió el carnet de moto, con autorización paterna, a los 16 años. La primera motocicleta que manejó fue una Isomoto 125, a la que había acoplado un cajón de carga. Unas veces en marcha y otras a empujones, conseguía subir las cuestas y llegar al destino previsto con la caja repleta de prendas de vestir para vender. De ahí, pasó a conducir un motocarro Roa 200, al que también solían atragantársele las duras rampas empedradas de la ciudad de Segovia. Ya en los comienzos de la década de los sesenta, nos cuenta que andaba con todos los vehículos de la flota familiar. Ésta comprendía un Eucort Rubia (del que recuerda lo mal que arrancaba en los gélidos inviernos segovianos), una furgoneta Opel Blitz de seis cilindros, matriculada en 1939 y con frenos de varillas, una Tempo Onieva con motor Barreiros y un camión Nazar, además de un Renault 4 L y un Citroën Break 3 CV.



En la actualidad, además del 1500 Familiar que presentamos, coche del que guarda los mejores recuerdos, pues en él ha visto crecer a todos sus hijos, conserva dos Volkswagen Escarabajo (un Oval del 54 y un Cabriolet, algo más moderno) y cuatro Citroën 2 CV (un Charleston y tres 2 CV-6 CT). Nos confiesa su predilección por los *dos caballos*, por su manejabilidad y sencillez mecánica; aunque también le gustan los Escarabajo, a los que les reconoce menor versatilidad. No obstante, la verdadera joya familiar este Seat, matriculado en Madrid, el 17 de mayo de 1967, con la placa M-592242 y con el bastidor CJ-4706.

José Velasco y su *milquinientos* monofaro llevan más de treinta años juntos. Lo compró el 19 de mayo de 1971, porque el coche que tenía, un Citroën Break 3 CV, se le había quedado pequeño. Al respecto, nos comenta: *«Fuí a Madrid, pues allí había un mercado de ocasión más variado, y en una compraventa de la Calle Alberto Aguilera, ví el 1500 Familiar —entonces un cochazo— y no lo pensé dos veces. Pregunté el precio y, después de un breve tira y afloja, convinimos en que yo le entregaba a cambio el Citroën Break y 32.500 pesetas. El coche estaba impecable y, además, cumplía las dos características que yo precisaba: que fuera amplio para ser usado como furgoneta y confortable para llevar a la familia. Por descontado, este último requisito lo cumplía a la perfección, pues el coche estaba autorizado para seis plazas (gracias al banco corrido delantero), más dos suplementarias (sólo para niños), alojadas a contramarcha en un asiento dentro del habitáculo del maletero. Así, además de haberme servido como útil herramienta de trabajo, con él también he realizado largos y divertidísimos viajes familiares por toda España».*

Actualmente, el automóvil guarda el mismo aspecto que hace 31 años.José Velasco ha sido particularmente cuidadoso con él: siempre ha dormido en garaje y, con un rigor casi marcial, se ha preocupado regularmente del mantenimiento mecánico. Por supuesto, todo está conforme con el modelo original (incluidas alfombrillas, cubiertas de banda blanca, etc) y no ha sufrido ningún tipo de restauración ni modificación. El cuentakilómetros marca 144.000 km, reales, pues desde hace diez años sólo lo usa para salir a *conducir* y disfrutar.

Por J.A. Aldasoro Martín
(documentación Fundación RACE)

Opel Kadett L Super Serie A

Soy propietario de un Opel Kadett 1000 Super L de 1964. Resido en Montevideo y desearía contactar preferiblemente con coleccionistas españoles o si no del resto de Europa, para compartir la afición por este modelo. De igual forma, me interesaría conocer algo de su historia y características técnicas.

Constantino Dimitriadis.
Montevideo (Uruguay).

En España sobreviven pocos ejemplares de este modelo de Opel, porque también fue escaso el número de importados, a excepción de las Islas Canarias, Ceuta y Melilla, donde sí desembarcaron muchos dada su conducción de puertos francos. No obstante, hacemos un llamamiento a quien posea uno para que se pongan en contacto con usted.

El Opel Kadett Serie A se presenta en agosto de 1962, aunque esta denominación ya había aparecido en un auto de 1936. La que nos ocupa es una pequeña berlina de dos puertas y un precio aquilatado, que obtendría un gran éxito en ventas no sólo en Alemania, sino en toda Europa. Lo atestiguan más de medio millón de berlinas y coupés y 126.000 Caravan fabricados en apenas tres años. Las primeras partidas equipaban un motor de 40 CV, pero a partir de 1963 se ofrecía una versión potenciada de 48 CV, con el cuatro cuatro cilindros tipo S. Esta serie sobreviviría hasta 1965, en que sería sustituida por la Serie B. En cuanto a clubes especializados, hemos encontrado dos foráneos:

***Opel Kadett Club Nederland.** Alex Sondorp. Kalf 33 h. Zaandam. 1509 AB. The Netherlands. Tel.: +31 (0) 75631-2507.*

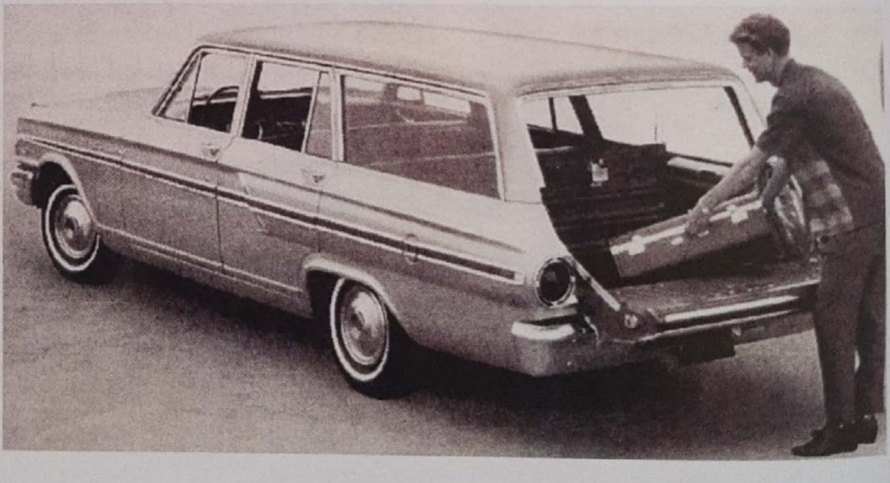
***Opel Klassieker v.z.w.** Pierre Desmet. Sportstraat 1. Ruddervoorde. B-8040. Belgium. Tel.: +32 (0) 50277776.*

***Motor:** 4 cilindros en línea. **Cilindrada:** 993 cc. **Diámetro x carrera:** 72 x 61 mm. **Relación de compresión:** 7,8:1. **Potencia:** 47 CV DIN a 5.200 rpm. **Cambio:** 4 relaciones. **Frenos:** tambor/tambor. **Batalla:** 2,32 m. **Largo x ancho x alto:** 3,92 x 1,47 x 1,41 m. **Velocidad máxima:** 120 km/h. **Unidades:** 522.896 (berlinas y coupe). **Fabricación:** 1962-1965. **Cotización:** 3.600/700 Euros. **Precio en la época:** 5.675 Marcos.*

Ford Fairlane Six Station Wagon

Les agradecería que me informasen acerca del presente vehículo Ford y me aclarasen de qué modelo se trata, año de fabricación y precio en origen.

José Casas Estrada.
Mataró (Barcelona).



Se trata de un Ford Fairlane Six Station Wagon de cuatro puertas, modelo de 1965, aunque ya se construía desde 1964. Equipaba un motor de seis cilindros en línea, con más de tres litros de cubicaje y 117 CV de potencia, cifras que no resultan exageradas si tenemos en cuenta que debía mover más de tonelada y media de peso en vacío. Montaba frenos de tambor y suspensión de ruedas independientes, con muelles helicoidales delante y ballestas semielípticas detrás. Dentro del sector de los impresionantes y larguísimos station wagon norteamericanos, el derivado del Ford Fairlane resultaba bastante competitivo en cuanto a precio y consumo. En 1965, se podía adquirir uno por 2.512 $.

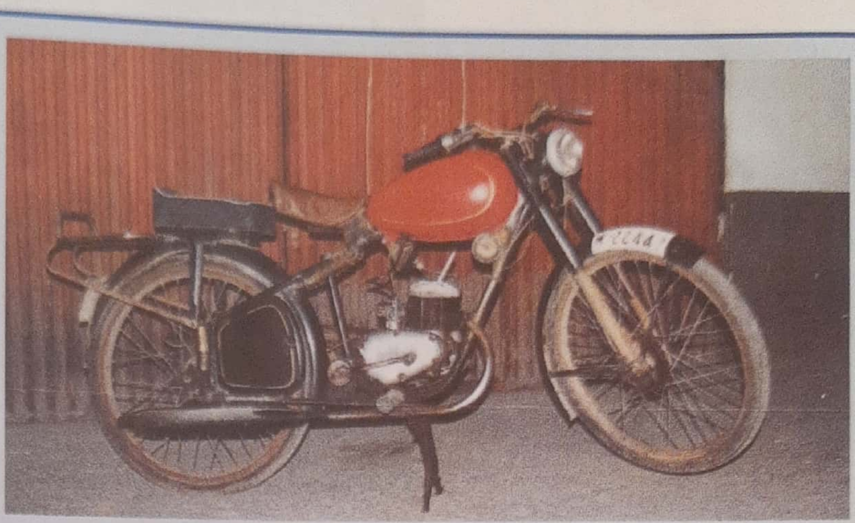
A continuación, le ofrecemos algunas direcciones de interés:

***Fairlane Club of America.** 1334 Lakeview Ave. RR 1. East Peoria. Illinois (E.E.U.U.) IL-61611-9754. Tel.: 309-822-8602.*

***Auto Krafters.** 522 South Main Street. PO Box 8. Dept. HA. Broadway. 22815-Virginia (E.E.U.U.). Fax: (703) 896-6412. Tel.: (703) 896-5910.*

***Motor:** 6 cilindros en línea. **Cilindrada:** 3.277 cc. **Diámetro x carrera:** 93,5 x 79,5 mm. **Relación de compresión:** 9,2:1. **Potencia:** 117 CV DIN a 4.400 rpm. **Cambio:** 3 relaciones. **Frenos:** tambor/tambor. **Batalla:** 2,93 m. **Largo x ancho x alto:** 5,16 x 1,87 x 1,42 m. **Velocidad máxima:** 140 km/h. **Período de fabricación:** 1964-1965. **Cotización:** 7.500/2.500 Euros. **Precio en la época:** 2.512 Dólares.*

Motobic N-80



Unos amigos y yo hemos rescatado esta moto. Está completa y recuperable. Según su propietario es una Motobic, quizás de 74 cc, adquirida a finales de los cincuenta en León en un establecimiento que aún existe, llamado Castromotor. El nº chasis es B 7-22447 y el de motor es el MO-22447, curiosa coincidencia, y va pintado en la aleta de la moto, ya que ésta nunca fue matriculada. Nos interesaría conocer sus características técnicas, breve historia del modelo y si se puede matricular, teniendo en cuenta que la documentación se extravió.

Javier Garnica Cortezo. León

La marca Motobic nació en 1948, de la mano de Lorenzo Zabala, un joven eibarrés, entusiasta de la mecánica, que comenzó acoplando motores auxiliares en bicicletas Orbea hasta que en 1953 fabricó su primer modelo propio. Se trataba de un ciclomotor con un monocilindro de 60 cc y aún carente de cambio de velocidades. En la Feria de Muestras de Barcelona de 1955 presenta tres modelos: dos de 60 cc y el 80 Sport. Éste último sería el antecedente de su Motobic N-80, que primero equiparía un motor de 80 cc y en 1957, el definitivo de 82 cc. Tenía encendido por volante magnético (MAV-75 B), embrague de discos múltiples en baño de aceite, suspensión telescópica, depósito de combustible de diez litros y un consumo de 2,4 l/100 km.

Por supuesto, la moto puede matricularse como vehículo histórico. Pero ha de sopesar que en algunos casos el coste de tramitación puede superar el propio valor de la moto. En cualquier caso, deberá conseguir un certificado de características técnicas emitida por un club o fabricante, la inspección e informe del laboratorio de catalogación de vehículos históricos (CIDAUT en Boecillo -Valladolid-), visto bueno en la Delegación de Industria de la Junta de Castilla y León, pasar la ITV y matricularla en la Jefatura Provincial de Tráfico.

Motor: monocilíndrico de 2 tiempos. **Cilindrada:** 82 cc. **Diámetro x carrera:** 49 x 43,5 mm. **Potencia:** 3 CV a 4.500 rpm. **Cambio:** 3 relaciones. **Frenos:** tambor (130 mm). **Neumáticos:** 600 x 55. **Peso:** 60 kg. **Longitud:** 1,92 m. **Velocidad máxima:** 70 km/h. **Unidades:** 330 (matriculadas en 1957). **Período de fabricación:** 1956-1958. **Cotización:** 700/250 Euros.

Buick Eight

Resido en Ushuaia, Tierra del Fuego, Argentina. No hace mucho adquirí un Buick Eight 4 Puertas Sedan de 1948 y estoy recolectando toda la información posible sobre él. Mi intención es restaurarlo, para lo cual necesito asesoramiento previo, cómo historia del modelo, clubes, recambistas, etc.

Jorge Diño. Ushuaia (Argentina).

En 1946, Buick lanza una nueva línea de turismos, una vez superada la Guerra Mundial. Eran herederos de la gama de 1942, reconocibles por las aletas delanteras prolongadas hasta las traseras. Estéticamente, los Buick del 48 se caracterizaban por la calandra de barras verticales cromadas, a modo de rejilla (que se asemejaban a dientes). La gama Buick Eight (todos sus integrantes equipaban motores de ocho cilindros en línea y válvulas en culata) comprendía tres series, que se diferenciaban por el grado de acabado y longitud de la batalla. Se trataba del Special, Super y Roadmaster; en orden creciente de categoría. Además, se construían en varios tipos de carrocerías (Sedán, Sedanet, Station Wagon y Convertible). Calzaban neumáticos de 6,50 x 16 (Special) y 7,00 x 15 (Roadmaster) y la capacidad de su tanque de gasolina ascendía a 72 litros. Se trataba de un modelo innovador, primero por su suspensión, con resortes helicoidales, y segundo por la adopción del sistema Dynaflow, consistente en una transmisión semiautomática con convertidor hidráulico de par, opcional en los modelos de gama superior (Roadmaster). En cuanto a direcciones de interés, le ofrecemos las siguientes:

***Buick Club of America.** PO Box 401927. Hesperia (California) CA-92340-1927. E.E.U.U. Fax: 619-947-2485.*

***Classic Buicks Inc.** 4632 Riverside Dr. Chino (California). CA-91710-3926. E.E.U.U. Tel.: 909-591-0283. Fax: 909-627-6094.*

***Buick Bonery.** 6970 Stamper Way. Sacramento (California). CA-95828. E.E.U.U. Fax: 916-381-5271.*

Motor: 8 cilindros en línea. **Cilindrada:** 4.065 cc. **Diámetro x carrera:** 78,58 x 104,77 mm. **Relación de compresión:** 6,3:1. **Potencia:** 110 CV DIN a 3.600 rpm. **Cambio:** 3 relaciones. **Frenos:** tambor/tambor. **Batalla:** 3,15 m. **Velocidad máxima:** 140 km/h. **Período de fabricación:** 1946-1948. **Cotización:** 9.000/3.500 Euros. **Precio en la época:** 2.370/2.800 Dólares.

Mercedes-Benz 190 SL

Restauración (II)

La segunda entrega de la restauración nos enfrenta a la parte dinámica del automóvil. El resultado de estos trabajos va a condicionar en gran medida el comportamiento en carretera del coche, y va a ser la partida que más gustosa y exigentemente debería afrontar el propietario.

Raúl Aranda y Regis Nicolás (texto). J.F. Pacheco (fotos)

Después de haber terminado los trabajos de carrocería, el enmasillado y la posterior pintura dieron a este ejemplar un aspecto totalmente renovado. Ahora bien, aún queda labor por delante, tan ardua y minuciosa como extremadamente vital para que un coche no sólo luzca, sino que ruede con absoluta seguridad y confort.

Suspensiones

La renovación de los elementos de la suspensión y los frenos no plantea problemas especiales dado que comparten muchos de sus elementos con las berlinas coetáneas. Es recomendable vigilar las holguras en las manguetas, brazos de los trapecios y estado de los soportes de la barra estabilizadora, aspectos todos que requirieron atención en nuestra unidad. Los amortiguadores Bilstein, del equipo original, pueden adquirirse por unos 100 euros cada uno, siendo muy recomendable su sustitución porque afectan especialmente al comportamiento en carretera. Podemos encontrarnos dos especificaciones de fabricación según el anclaje inferior del amortiguador y que impiden montar equipo no original. Al descolgar el puente delantero se ha aprovechado para renovar los soportes que lo unen a la carrocería y así como los que lo unen al motor. El trabajo se completó con el engrase de todos los elementos móviles que cuentan con sus correspondientes engrasadores. Resulta aconsejable utilizar engrasadores nuevos que necesitan poco trabajo para su montaje, son económicos y nos ahorrarán con certeza, que algún punto quede sin engrasar en sucesivas revisiones.

Dirección

La caja puede presentar holguras. En tal caso, su reparación no es especialmente costosa, revisando también el estado de las rótulas de suspensión y la barra central junto con el amortiguador de dirección, responsable este último, si está en mal estado, de una dirección errática que junto al gran diámetro del volante producen una desagradable sensación de que el tren delantero flota durante la conducción. Las rótulas suponen una pequeña partida en comparación con la barra central y sobre todo el amortiguador original (unos 180 euros).

Frenos

El 190 SL, pese a su comportamiento, o más bien intenciones deportivas, monta tambores en las cuatro ruedas, ayudados por un servofreno ATE T50. Respecto a su reparación, en aras de la seguridad del conductor, conviene no escatimar y renovar, ante la más mínima duda, todo el equipo. Para ventaja de los mercedistas, casi todo el recambio está disponible a precios razonables para lo habitual en la marca. Elementos como latiguillos, bombines, bomba y forro de zapatas pueden sustituirse sin más problema.

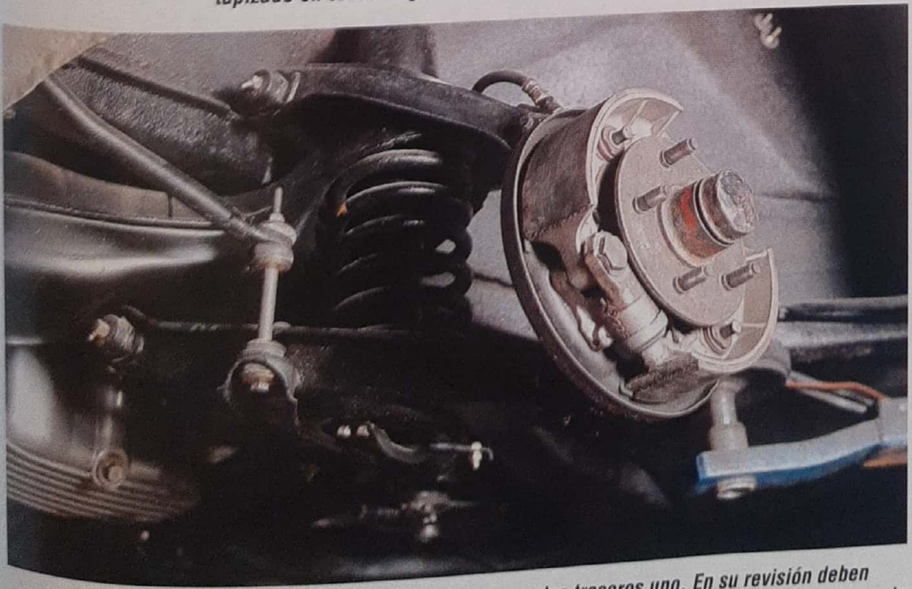
Concluido el trabajo de chapa, la carrocería recibió una imprimación destinada a eliminar las aguas de anteriores repintados y los defectos que la granizada había provocado.

La tonalidad elegida para la carrocería fue marfil tipo DB 608 Elfenbein, con capota negra y techo duro negro (DB 40 Schwarz), combinando el tapizado en cuero negro.

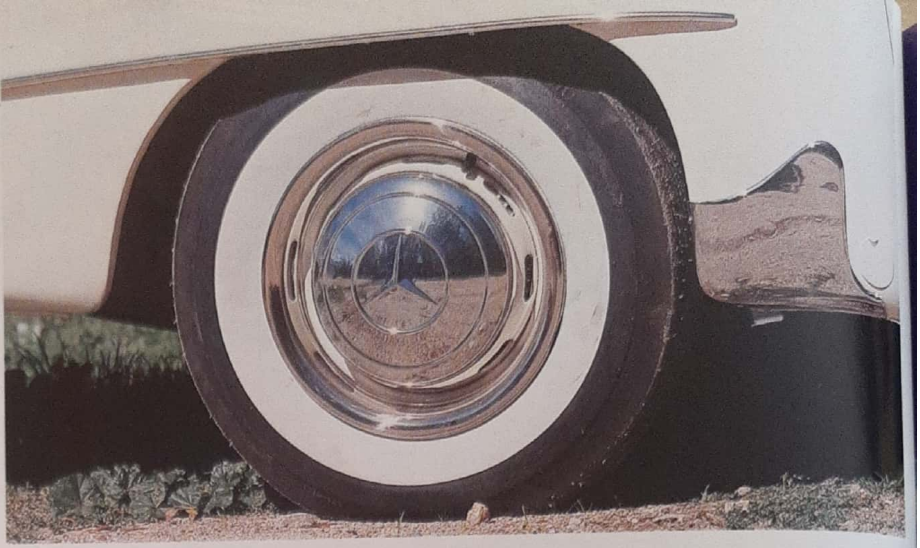
Para comprobar la holgura de las manguetas delanteras puede realizarse una comprobación obligando en sentido vertical y horizontal la rueda y verificando que no hay zonas muertas en el recorrido inicial. Para reparar las manguetas debemos sustituir los casquillos de bronce, trabajo que conviene encomendar a un taller de mecanizados, y comprobar el estado de los tornillos de sujeción de los trapecios y sus gomas de tope. Conviene hacerse con los recambios antes de abordar la reparación para evitar largas estancias sin movilidad.

Los bombines y la bomba, pese a disponer de sendos juegos de reparación, no recomendamos su restauración, pues se trata de reparaciones de fortuna que acaban a medio plazo produciendo pérdidas de líquido. Si añadimos a esto que el precio de un bombín nuevo delantero es de 51,68 euros, no se justifica en términos económicos y por seguridad su rectificación. El torneado de tambores resulta muy recomendable por su bajo coste y el equilibrado de las llantas es aconsejable para rematar la faena. Estas últimas se pueden encontrar nuevas a precio muy asequible.

El servofreno ATE T-50, como pieza especialmente sensible, suele fallar con el tiempo y la falta de uso, la reparación es costosa pero resulta inevitable. La experiencia demuestra que después de más de treinta años de uso o desuso el


Los tambores de freno delanteros montan dos bombines y los traseros uno. En su revisión deben verificarse posibles pérdidas de líquido en el circuito, el endurecimiento de los latiguillos o simplemente agrietamientos en su funda, el juego de los bombines y el estado de los forros de las zapatas. Los tambores pueden tornearse para asegurar un correcto asiento y mayor eficacia del sistema.

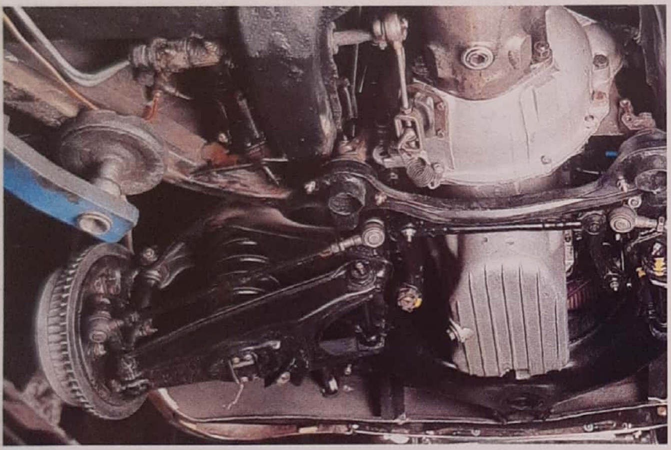
servo sólo puede estar o recién reparado o pendiente de reparar. Por el número de retenes específicos y membranas, el juego de reparación es caro y, añadiendo la mano de obra, el montante será superior a los 800 euros. Por estas razones no resulta difícil encontrar acoplamientos de otras marcas, como Urra o Bendix, en estos casos de apariencia similar al original, o peor aún, el servofreno ATE original puenteado en su funcionamiento. Conviene, por tanto, asegurarnos de su existencia, originalidad y estado.



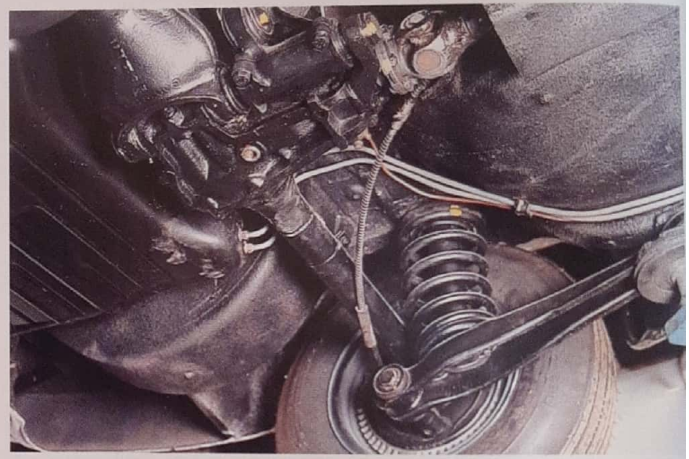
Las cubiertas diagonales de origen suelen haber sido sustituidas por radiales de gran anchura para compensar el alto perfil necesario, dada la dificultad y alto precio de las originales. Así modificamos el comportamiento del coche, perjudicando seriamente sus prestaciones y estabilidad. Nuestro 190 SL montaba 195/65 R13, cambiadas ahora por unas 6.40/13 con banda blanca, más acordes con la estética y el diseño original.

Caja de cambios

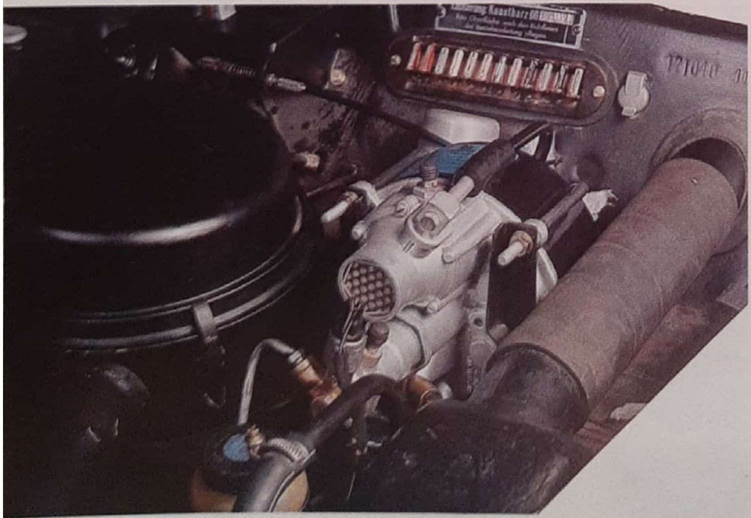
Salvo maltrato premeditado o negligencia en el mantenimiento, ni la caja de cambios, ni la transmisión, ni el grupo suelen presentar problemas graves, excepto, claro está, en todo aquello relacionado con rodamientos gastados o pérdidas por los flectores guardapolvos y juntas.



La dirección ha requerido para su completa restauración de rótulas, barra central (con rótulas no desmontables) y amortiguador de dirección. Sin este trabajo, puede originar imprecisiones en la conducción. Ante una falta en la Inspección Técnica conviene plantearse la renovación completa.



El trabajo realizado en el eje trasero, aparte del puramente estético, ha consistido en renovar los silentblocks de goma que sustentan el grupo. Se sustituyeron retenes de palieres, rodamiento de ruedas, etc. El aceite empleado es SAE 90 (valvulina), que no debe usarse en la caja de cambios y sí en la de dirección. Todos los cambios Mercedes deben rellenarse con ATF.



Las posibilidades de ejecución para los servofrenos de los 190 SL y sus hermanos los Pontones son ATE T-50 y T-50/2. Sus juegos de reparación son diferentes y debe comprobarse el modelo antes de abordar el despiece. Su reparación resulta sencilla y sólo requiere mucha atención en el orden de desmontaje y sustitución, así como limpieza absoluta. La toma de vacío de la admisión que permite su funcionamiento atraviesa el parafuego, corre bajo el salpicadero donde accede al colector de admisión. Su desmontaje no resulta especialmente cómodo.

La caja puede revisarse y repararse con total garantía dado que se dispone de casi todos los elementos, como rodamientos, arandelas de ajuste, sincros y piñones. Ojo con confundir problemas de inserción con avería en la caja. Los primeros suelen venir producidos por el mal estado y reglaje de los casquillos de goma y varillas de los reenvíos o por un embrague defectuoso.

En el caso que nos ocupa, el conjunto de embrague ha sido renovado en su totalidad, se ha sustituido plato, disco y collarín. De esta forma garantizamos una mayor duración y suavidad de funcionamiento.

Diferencial y grupo

En el primero debe sustituirse el flector y revisarse el estado y engrase del "donuts" y el rodamiento central. Las crucetas no suelen presentar problemas y en cualquier caso su sustitución no es difícil. El grupo trasero es una pieza que rara vez dará quebraderos de cabeza, salvo que por rotura del guardapolvos haya trabajado sin la lubricación adecuada. Su reparación, en el caso de tener que sustituir el conjunto piñón-corona y todos los elementos satélites, es extremadamente cara. Si deseamos renovar las piezas elásticas del grupo trasero, debemos preparar unos 200 euros. Su sustitución nos regalará una mayor precisión, suavidad y aplomo del eje trasero. ☐

"La Pasión por los Coches Antiguos"

GLORIA CARS

Gracias a todos nuestros clientes, proveedores y amigos vamos a inaugurar unas nuevas instalaciones en la zona norte de Madrid.

Nuestras prioridades se inclinan hacia el área técnica y dotaremos al taller de todo lo necesario para llegar a un alto estándar de calidad.

Después de más de 40 años trabajando en el automóvil vamos a volcarnos en este nuevo proyecto con la misma ilusión que si fuera el primer día.

Les seguiremos informando y saben que disponemos en la actualidad de más de 50 coches en stock.

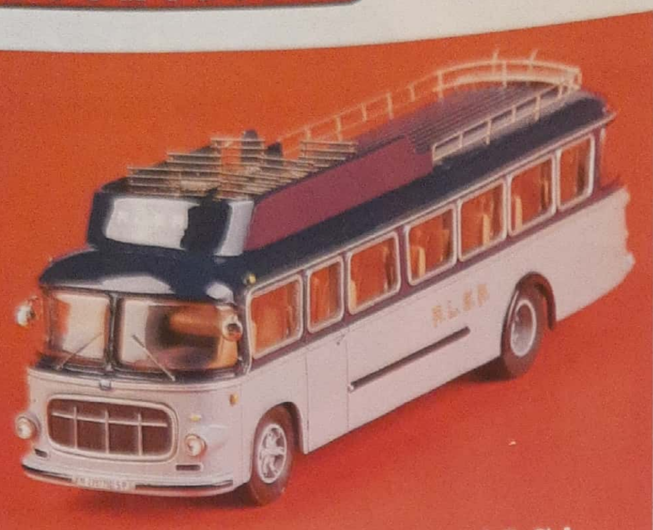
Cordiales saludos,
Gloria Cars, S.L.

Venda su Clásico o Antiguo con nuestro sistema de venta o depósito, sólo tener que pagar el 9´5% sobre el precio de venta

GLORIA CARS

C/ Tánger 3
28700 SAN SEBASTIÁN de los REYES (madrid)
Teléfono móvil: 609060656 • Teléfono y Fax: 91 6238392
E-mail: gloriacars@terra.es

ASEPROVECO



Pegaso Z-408 Seida ALSA de Modeltrans

Agotados recientemente los Hispano-Suiza T69 de Modeltrans, en sus dos variantes, y desde hace más de cinco años el Setra Seida S-14, el fabricante de Gijón nos ofrece un nuevo autocar. Se trata de una de las carrocerías más típicas de Seida equipada con mecánica Pegaso.

Pese a su estilo, muy moderno para finales de los cincuenta, fue uno de los últimos basados en el Mofletes, como revela su volante situado en el lado derecho de la cabina, y todavía tenía tres clases: la más alta en los asientos situados por delante de las ruedas traseras, la segunda en los restantes hasta la zaga y la tercera en el *gallinero*, junto al equipaje. Su decoración corresponde a un ejemplar de ALSA (Autos Luarca Sociedad Anónima) de 1959 que cubría la ruta entre Oviedo y Cangas del Narcea.

El modelo con la referencia 108 está realizado con resina en escala 1:43 y está limitado a trescientas unidades numeradas. Su precio en kit es de 96 euros y 229 ya montado. Se puede adquirir en Bazar Matey (Fuencarral 127, 28010 Madrid, tel.: 91 446 93 11) o solicitándolo directamente a Modeltrans (Tel.: 98 514 03 46, Apdo 31, 33300 Villaviciosa, Asturias).

Igor Szumlakowski (texto)
Alicia Ruiz (fotos)

Biblioteca clásic

Por Cristina Laft

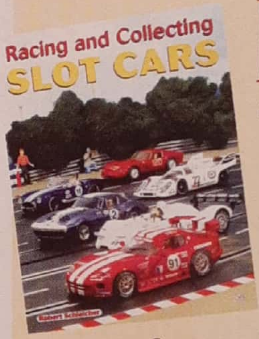
The Iron Indian

Indian
THE IRON INDIAN

El autor, un apasionado de la marca americana, presenta su visión particular a través de un buen número de retratos y detalles técnicos de estas motocicletas. Arranca con una rápida introducción sobre los orígenes y desarrolla un relato más pormenorizado de los modelos más representativos: Chief, Big Chief y Warrior, por ejemplo. El trabajo de investigación incluye referencias a la prensa de la época y lo completa con un capítulo dedicado al duro trabajo que supone la restauración, con fotografía y comentarios muy ilustrativos.

AUTOR: Jim Lensveld
EDITA: Rebo Producti
TAMAÑO: 33,5 x 27,5 c
Nº PÁGINAS: 160.
IDIOMA: Inglés.
ILUSTRACIONES: B/N y c
PRECIO: 15,05 euros.

Racing and Collecting Slot Cars

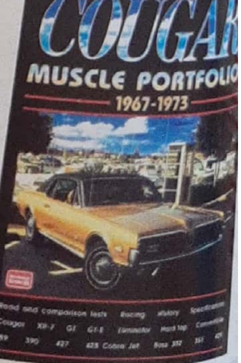


Este estudio se centra en las esca 1/32 y HO y sus circuitos respect vos. Pretende ser una guía práctic pues incluye valoraciones y ejercicio de mantenimiento para aquellos afic nados que practican al slot de compe tición, más que un catálogo de colec cionismo. De ahí que preste especi atención a las características técnica de los modelos y a los diferentes ac cesorios para hacerlos competitivos.

Se explica paso a paso cómo construir y pintar las miniaturas, se aportan consejos sobre cómo proceder a su limpieza y reparación y se enseñan trucos para organizar carreras.

AUTOR: Robert Schleicher
EDITA: MBI Publishing Comp
TAMAÑO: 27 x 21 cm.
Nº PÁGINAS: 128.
IDIOMA: Inglés.
ILUSTRACIONES: B/N y col
PRECIO: 34 euros.

Cougar. Muscle Portfolio 1967-1973



Siguiendo la estructura de esta colección de Portfolio, Clarke hace una recopilación de pruebas y comparativas publicadas en su tiempo por las más reputadas revistas especializadas del sector. Una selección periodística completa, práctica, ilustrada y entretenida sobre un modelo americano tan significativo como los Corvette, Mustang o Barracuda.

AUTOR: R.M. Clarke.
EDITA: Brooklands Books.
TAMAÑO: 27 x 20 cm.
Nº PÁGINAS: 136.
IDIOMA: Inglés.
ILUSTRACIONES: B/N y color.
PRECIO: 24.50 euros.

Libros facilitados por LIBRO MOTOR .Telefonos: 91 554 81 95 y 93 417 52

OS ESPERAMOS EN

AUTO RETRO Barcelona

4-8 Diciembre

Francisco Pueche

COUPE

Desde 1968

Automóviles de Colección

C/ Colada de Pozuelo, 34 - Polígono Industrial Ventorro del Cano,
(Carretera M-511 Madrid-Boadilla)
28925 ALCORCÓN (Madrid)
Tel.: 91.632.14.41 • Móvil: 630.06.77.99 • Fax: 91.633.06.90

www.pueche.com

ASEPROVECO

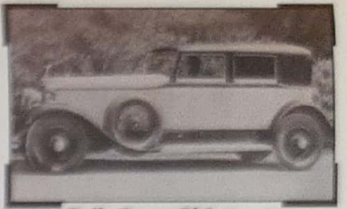
Plymouth 1938.
Totalmente restaurado. Fantástico.

Cadillac 1926.
8 Cilindros. Está totalmente original. Único.

Packard 1931.
8 Cilindros. Restaurado. Impresionante.

Packard 1936. 12 Cilindros.
Motor nuevo. Matrícula original de Zaragoza.

Rolls Royce PhI 1930. En estado de
origen. Gran coche. Volante a la izquierda.



Rolls Royce PhI. Necesita
finalizar restauración. Carrocería bonita.

Ford V8 1936.
Totalmente restaurado. De concurso.

Buick Centurion 1967.
Únicamente 20.000 km. de origen.

Rolls Royce PhIII.
Elegante, 12 Cilindros. Excelente estado.

Talbot T120, 1938.
Restaurado. Carrocería transformable.

Bentley 4 1/4. 1937.
Fantástico coche. Ideal recorridos largos.

Mercedes Benz 230. 1938.
Descapotable. Buen estado.

Delage D6 11. Impresionante
en todos los aspectos. En excelente estado.

Rolls Royce Silver Shadow.
Muy buen estado de origen. Buen Precio.

Talbot T15. En perfectas
condiciones mecánicas. Necesita cosmética.

Jaguar V12.
Muy buen estado. Puro nervio.

Alfa Romeo Giulia SS.
Coche muy raro. Restaurado.

Lotus Elite.
Totalmente restaurado. Coche de colección.

Lotus Elan 2+2.
Buenas condiciones generales. Barato.

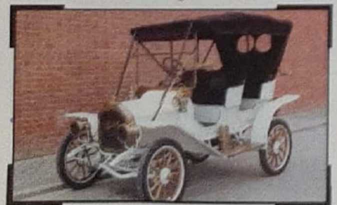
MG TC 1948.
Todo un deportivo. Necesita detalles.

AR 50.
Nuevo. Sin usar desde que se fabricó.

Jaguar SS 100.
Sin comentarios...

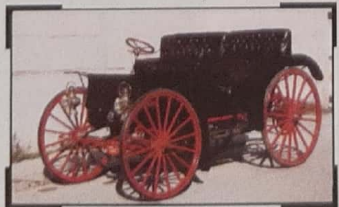
Delahaye 135. Recreación de los
míticos Le Mans. Motor y chásis originales.

Chalmers 1911.
Rapidísimo. En excelente estado.

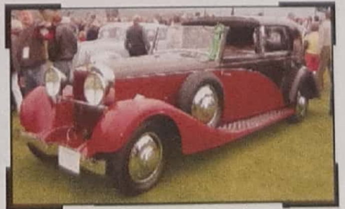


Buick 1909. Con motor de arranque.
Restaurado y documentación al día.

Ford T 1924. Restaurado. Funciona
perfectamente. Matrícula original al día.



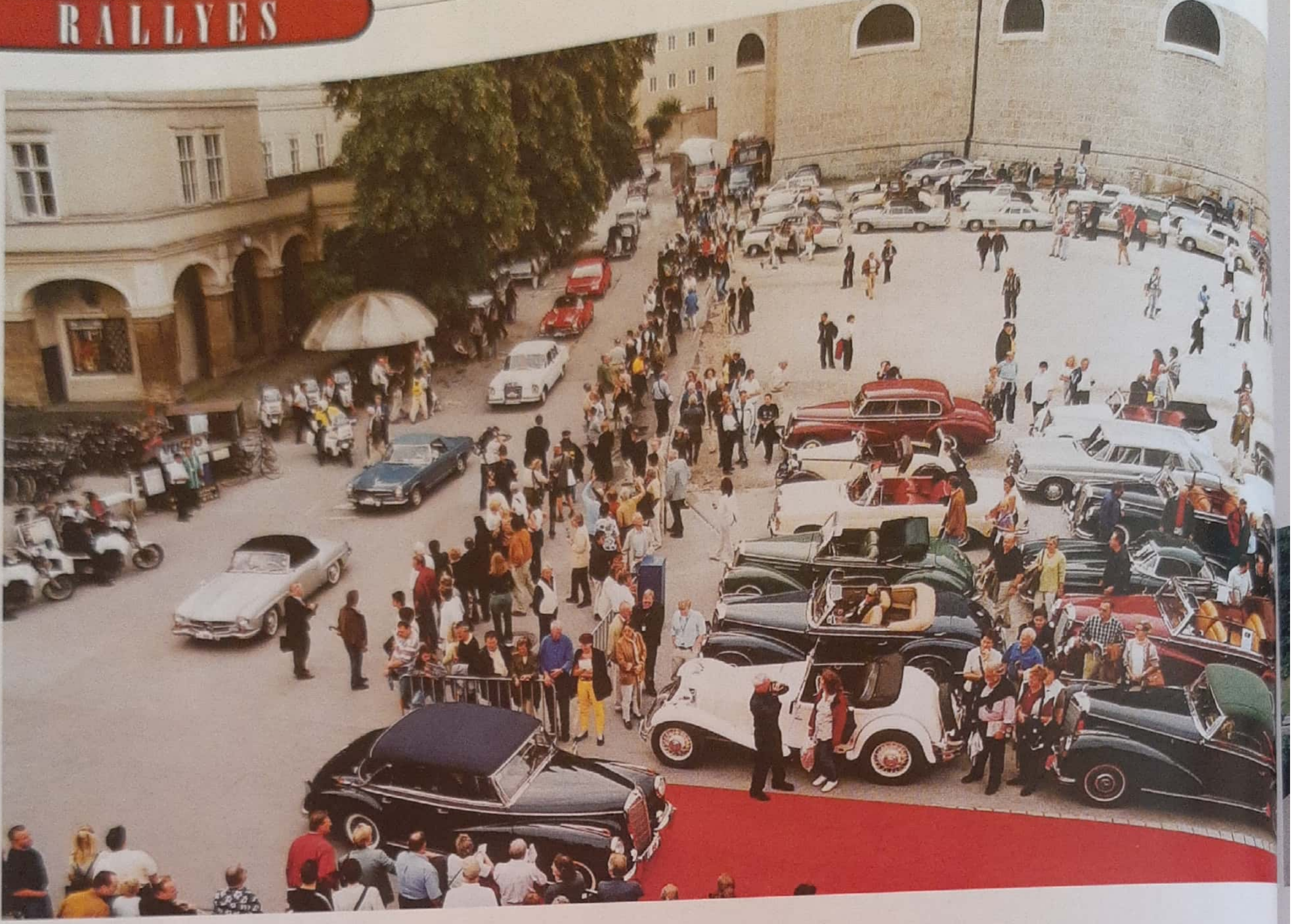
Internacional 1907. Funcionando.
Coche interesante. Precio muy bueno



Hispano Suiza K6.
Carrozado por Franay. Excelente estado.

Jaguar E.
Estado impecable. Serie 1 1/2.

Rolls Royce 25/30.
Carrocería Hooper Landaulette.

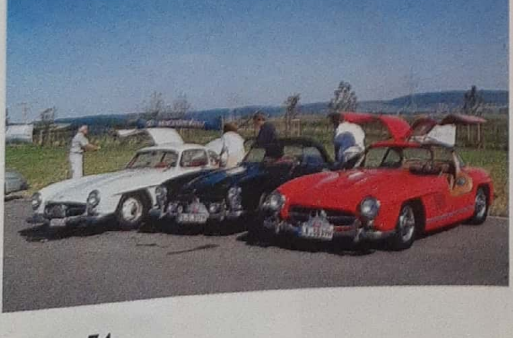


Días con estrella

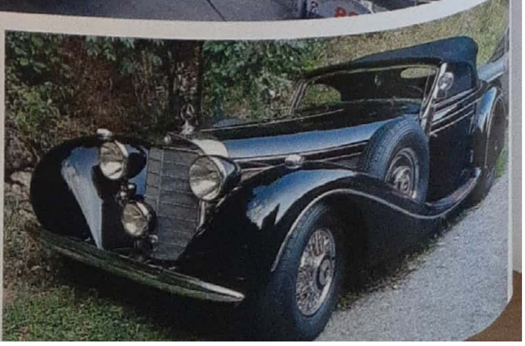
Mercedes-Benz Classic Days

Albert de la Torre (texto y fotos). Albert Morera (fotos)

El Mercedes-Benz Classic Car Club International, club creado por la propia marca para coordinar y apoyar a los más de 50 clubes Mercedes-Benz oficiales que hay en el mundo -y que suman ya más de 130.000 socios-, organizó por tercer año consecutivo su gran concentración internacional anual, esta vez en Luxemburgo. Hasta allí se desplazaron 216 Mercedes-Benz de 1912 a 1982, procedentes de 19 países tan distintos y lejanos como Namibia, Japón, Noruega o Estados Unidos. El parque cerrado, instalado en el circuito Goodyear en Colmar, era un auténtico espec-



Los coches quedaron expuestos en la Plaza Guillermo II de Luxemburgo durante un par de horas. A la izquierda, tres de los quince "Alas de Gaviota" que acudieron a Luxemburgo. Este magnífico 540 K Short Wheelbase Special Roadster (derecha) fue el vencedor en el Concurso de Elegancia.



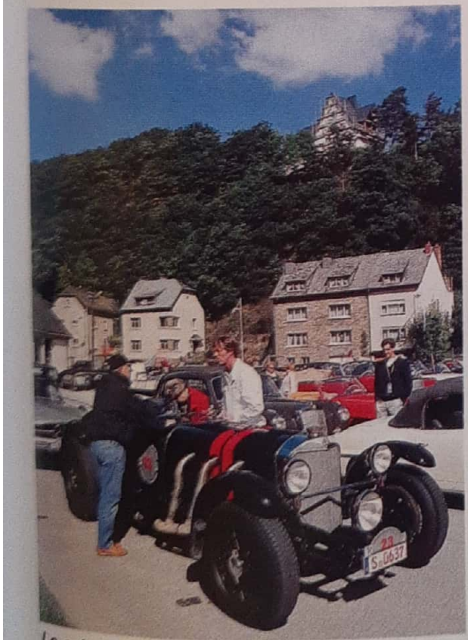
De 2.850 a 3.750 Km

La participación española

El Mercedes-Benz Club España, club oficialmente reconocido por el MBCCCI, consiguió plaza para cinco de sus socios, procedentes de Gijón (250 SL Pagoda), Zaragoza (dos 190 SL), y Barcelona (220 SE Cabrio y 230 SL Pagoda). El viaje de ida se planteó en dos etapas, con noche en Lyon, para poder llegar a Luxemburgo a la hora indicada. La llamativa caravana de descapotables clásicos por la autopista, a velocidades legales de 120-130 Km/h, despertaba muestras de simpatía por parte de otros conductores. El retorno fue completado de un tirón por los coches de Barcelona (1.150 Km) y por el 190 SL rojo (1.450 Km), mientras que los demás optaban por parar a dormir. Los datos registrados con nuestro compañero de viaje, el 230 SL de 1964: 2.848 Km, 309 l de gasolina (10'8 l/100 Km), 2'8 l de aceite, 128'32 € en peajes, y 23 horas de conducción entre la ida y la vuelta... toda una experiencia conducir un clásico tantos kilómetros seguidos, ¡y descapotado!

213
NA·5556·Z
215

Cuatro de los cinco Mercedes-Benz españoles en los Classic Days.



La asistencia mecánica corría a cargo del Mercedes-Benz Classic Center. En la imagen, atendiendo a un SSK.

¡En los Mercedes-Benz Classic Days se reúnen auténticos apasionados de la marca!

Nutrida representación de Pagodas, que superaba los treinta ejemplares.

154
S·WB 230H

táculo: S, SS, SSK, 230, 290, 320, 500K, 540K, Adenauer cabrio, 300 S Coupé y cabrio... y nada menos que 119 SL: 15 Alas de gaviota, 34 300 SL Roadster, 25 190 SL, 30 Pagoda, y 15 R/C 107. Dos rutas por preciosas y tranquilas carreteras de Luxemburgo y Bélgica, de unos 220 Km cada una (incluyendo cuatro tramos de regularidad) tenían origen y final en el parque cerrado, así como también el desfile/concurso de elegancia por el centro de Luxemburgo. Durante la cena de gala y entrega de premios, colofón de la concentración, se desveló que la sede de los M-B Classic Days 2003 será Salzburgo, en Austria del 14 al 21 de septiembre... ¡todavía más lejos!

Breves

Salida a Gredos

Los socios del Club Amigos de los 600-Leganés viajaron el 30 de junio hasta Guisando, en plena Sierra de Gredos y a 160 km de Madrid. Allí fueron recibidos por las autoridades locales y tomaron parte en las fiestas patronales, disfrutando de una comida campestre junto a las piscinas. Al final hubo intercambio de placas recuerdo y todos regresaron a casa con cajas de cerezas, cosecha del pueblo.

V Concentración Clásicos 15

El 7 de julio se celebró esta reunión en Erandio (Vizcaya), organizada por el club del mismo nombre. Con un tiempo espléndido, se reunieron un total aproximado de cuarenta coches y 12 motos, reinando una grata disparidad de marcas y épocas (desde un Citroën Rosalie de los años 30 hasta un Audi Quattro de los 80). Tras un tentempié y un recorrido por la bonita geografía del Txoriherri, se procedió a la entrega de premios, quedando entre los asistentes ganas de volver a juntarse el año próximo.

Ruta cántabra

El 28 de julio, cien clásicas y antiguas se reunieron en Llanos de Penagos y, aunque el cielo amenazaba lluvia, además de cántabros llegaron muchos pilotos asturianos y vizcaínos. Había desde antiguas Harley-Davidson y Gnome-Rhône, pasando por algunas BMW de guerra, hasta la gran caravana de españolas de los años cincuenta y sesenta. Como otras veces, organizaba Amigos Clásicas Españolas, con Javi y su equipo al frente, que diseñaron una ruta de 40 km Llanos-Cabárceno, circulando siempre por estrechas y onduladas carreteras locales.

Rallye de la AECD

La Asociación Española de Clásicos Deportivos llevó a a cabo el 29 de junio su II Rallye de Regularidad, que tomó como punto de reunión la localidad madrileña de Boadilla del Monte. Después de disputar los tramos cronometrados, los cincuenta participantes tuvieron que someterse a una Prueba de Habilidad en la citada población de Boadilla, para proceder a su término al almuerzo y la entrega de trofeos.

Raid des Baroudeurs

El gran doscaballista portugués Carlos Mesquita, muy aficionado a las grandes aventuras, participó hace varios meses en el Raid des Baroudeurs Turquie 2002, organizado por Norev(nada que ver con el fabricante de miniaturas). En la fotografía que nos ha enviado, varios bicilíndricos durante un momento de descanso, cuando todavía rodaban por caminos de tierra seca.

Concentración Seat 600

El 28 de julio se celebró la VI Concentración Nacional de 600 Ciudad de La Coruña, en la que participaron 82 seíllas de todos los modelos. La mayoría de los participantes eran miembros del club organizador, el Club 600 de Galicia, que se reunieron en la explanada del Estadio de Riazor, recorrieron la ciudad y visitaron el puerto para asistir a la Cutty Sark, la regata más importante de veleros. Después se celebró una comida en la que se entregaron los trofeos.

Festival VW

14ème VW Meeting de Menton

X. Molero Homs (texto y fotos)

La Costa Azul se llenó de Escarabajos y derivados, procedentes de los más diversos lugares de Europa.

La Costa Azul francesa acogió en la localidad de Menton a cuatrocientos Escarabajos y derivados los días 10 y 11 de agosto en una concentración organizada por el Club Cox D' Azur. Los participantes, entre los que un buen número de ellos acamparon junto a sus vehículos, convivieron durante los dos días del encuentro con entusiastas del Volkswagen llegados de diferentes países europeos, por lo que el ambiente festivo se mantuvo durante todo el fin de semana. Escarabajos de todo tipo, desde modelos Vintage de ventana partida y oval hasta preparaciones espectaculares, Kübelwagen, Karmann-Ghia, Buggys, Notchback y furgonetas, se expusieron junto al mar y animaron la ciudad de Menton en el divertido y ruidoso Rallye que se llevó a cabo. En el extenso mercadillo, hubo material para todos, con numerosas piezas y recambios, además de diferentes objetos de automobilia y merchandising relacionados con el Volkswagen.

Una prueba recuperada

Carreras en Logroño

Con ocasión de las Fiestas de San Mateo, en la capital riojana tuvieron lugar el 21 y 22 de septiembre unas carreras de clásicas en un improvisado circuito urbano. Con esta iniciativa, que rememoraba una competición desaparecida en 1959, se dieron cita en Logroño diversos pilotos de clásicas de toda la geografía española (la mayoría miembros de la Asociación Española de Motos Antiguas) que participaron en dos carreras, una con motos de dos tiempos hasta 250 cc y la otra con motores de cuatro tiempos hasta 500 cc. La salida de las carreras tuvo el privilegio de ser dada por César Gracia, Campeón de España en 1951 con una Montesa Brio 91 y ganador en la última competición celebrada en las calles logroñesas. En 2T, Joaquín Orts subió a lo más alto del podio, acompañado de Santiago Joaquinet e Ignacio Sánchez, mientras que en 4T venció Pere Auradell Gamell, seguido de Luis Mollons y de su padre, Pere Auradell Ribas.

Aventura Cosworth

RSOC National Day

El RS Owners Club fue fundado en 1980 y engloba más de 7.000 socios de todo el mundo, poseedores de un Ford que incorpore las famosas siglas RS. Dicho club organizó este año su National Day el 18 de agosto en el circuito de Donington Park y entre sus participantes estaba un pequeño pero entusiasta grupo llegado desde España, que se hicieron acreedores al trofeo al club más lejano que llegó con sus coches por carretera. Entre las múltiples actividades que se llevaron a cabo, hubo tandas sobre el circuito de manera ininterrumpida, concurso de coches, pruebas de aceleración 0-60 mph, etc, además de un mercadazo con más de cien stands llenos de recambios y accesorios. Aptovechando el viaje, los 9 socios del Club Ford Cosworth aprovecharon para visitar el museo de Donington Park y se desplazaron a Northampton para conocer la Cosworth factory. En total, más de 3.500 km, a los que Rafa y Aimar, dos socios madrileños, tuvieron que añadir otros 1.250 km a bordo de sus Ford Cosworth.

B 8035 MN
Ford
COSWORTH
club

Paisajes verdes

I Concentración Valle de Iguña

J.A. Aldasoro (texto y fotos)

Cincuenta y dos autos se reunieron el 18 de agosto en Santa Cruz de Iguña (Cantabria) convocados por el Club Amigos Renault 4/4, a través del socio local, Juanjo Collado. No fue una convocatoria cerrada, ni exclusiva para propietarios de "cuatro-cuatro", ni siquiera para miembros del citado club. Por el contrario, se hizo extensiva a quienes llevaran un clásico y quisieran confraternizar con otros aficionados. El sol les acompañó y pudieron disfrutar de la conducción por las viradas carreteras del Valle de Iguña; que partiendo de Santa Cruz de Iguña, junto a Talleres Collado, pusieron rumbo a Los Llares y luego, desde esta localidad, cruzando por Molledo, Bárcena de Pie de Concha, hasta Helguera (donde tuvo lugar la comida y hasta una actuación musical). Entre los autos destacaron como más antiguos tres 4/4, un Citroën 11 y un Mercedes Benz 300 Adenauer. Los clásicos deportivos fueron numerosos, como un Alfa Romeo 2600 Sprint, un MGA, tres Triumph Spitfire, un Alpine A-110, TR-4, etc y hasta un impresionante Renault 5 Turbo 2. No obstante, los mejor representados fueron los clásicos populares, como Mini, Seat 850 (Especial 2 Puertas y Sport Spider), Seat 1500/69, etc.

Una parada en el camino: algunos clásicos deportivos junto a dos Renault 4/4 de mediados de los cincuenta.

Operación retorno

I Vuelta a Soria

El 31 de agosto se celebró esta reunión de motos en la perdida e increíblemente hermosa provincia castellana, que parió al Duero y vio morir a la Celtiberia en el suicidio colectivo de Numancia. En esta ocasión no era una simple cabalgata de motos viejas por la plaza del pueblo, sino una genuina machada motorizada. Fueron mas de 60 motos (había inscripción limitada) con más de 25 años las que consiguieron completar los 240 kilómetros (y pico) de la ruta. La forma en que se comportaron los participantes, demostrando habilidad (algunos tramos la requerían) hombría de bien y espíritu de aventura (la soledad de las carreteras pinariegas hizo que incluso siguiesen pistas no asfaltadas). Vimos completar el recorrido a una Nimbus tetracilíndrica, a una Laverda 75 Milano-Taranto (inenarrable la fe en la victoria de Ernesto Palmieri), a una Motoconfort 500 de los años 30, a una preciosa Rudge 500, a una AJS, a un montón de BMW preciosas y variadas, a las divinas Ducati y Guzzi y a nuestras indestructibles Montesa y Bultaco. Además les acompañaron un día precioso y unos paisajes insospechados con sus magníficos pinares, sus castillos de moros y cristianos y la secreta belleza de parajes como el Cañón del Río Lobos. Con los cuerpos machacados por el esfuerzo, se celebró opípara cena y homenaje al vencedor varias veces del GP de San Saturio en Soria y Campeón de España en los 50 y 60, entonces y hoy, siempre un tipo estupendo: César Gracia. Horizontes de verde en el recuerdo, cansancio en la osamenta, insectos en el cuero, eco de pistonadas en los montes y propósito de mayor duración (dos días) y de formar un verdadero rallye el año que viene; así fue esta prueba que salió de la localidad soriana de Berlanga de Duero una mañana de sábado, cuando terminan las vacaciones.

El esfuerzo hasta la fatiga y el buen ambiente caracterizaron a esta Vuelta: el año que viene se ampliará a dos días.

RALLYES

NOVIEMBRE

- ● 1-3. Concentración Nacional Citroën 2CV en Valencia. 2CV50. Tel.: 637 38 39 40. E-mail: 2CV50club@jazzfree.com
- ● 1-3. I Rallye Serranía de Ronda. Club Vehículos Históricos Ciudad de El Puerto de Santa María. Tel.: 956 85 04 69.
- ● 1-3. Concentración BMW M en Alicante. Club BMW M. Tel.: 93 574 38 97. E-mail: bmwclubm@hotmail.com Web: www.bmwclubm.com
- ● 2-3. III Concentración Ciudad de Sevilla. Seat 600 Club Sevilla. Tel.: 659 74 87 12.
- ● 2. IV Encuentro en Barcelona. Club Renault 8, 8 TS y 10 de España. Tels.: 609 868 781 (Xavi) y 91 620 88 86. E-mail: clubrenault8y10@terra.es
- ● 3. Salida a Palamós (Girona). Käfer Grup Barcelona. Tel.. 93 451 35 85. E-mail: kgbclub@hotmail.com
- ● 9-10. X Concentración Motociclista Viejas Glorias, en Villa de Ingenio, Gran Canaria. Tels.: 629 84 82 74. Fax: 928 77 30 74. 7 30 74. Web: www.roquenublo.org E-mail: feli@roquenublo.org
- ● 9. II Foto-Ruta/Marató Octavi Torner-Trofeo Girard Perregaux. RennSport Club. Tel.: 607 639 194. Fax: 93 204 42 80. E-mail: rsclub@rsclub.net
- ● 9. Visita al Jardín Botánico "Marimurtra" en Blanes (Girona) y Celebración del 12º Aniversario del Club en Can Flores (Blanes). Club del Mini de Catalunya. Tel.: 93 455 68 78. Fax: 93 450 22 59.
- ● 10. Salida Turística Montes de Toledo. Club Alfa Romeo España. Tel.: 91 637 57 20. Fax: 91 637 33 16. E-mail: clubalfaromeo@yahoo.es
- ● 10. VII Rallye Moto Nacional (para motos hasta 1965). Fanátics Motos Historiques. Tel.: 607 61 64 01. Fax. 93 570 28 82.
- ● 16. Concentración Social de Clásicos en Horta de San Juan (El Crestó). Associació Vehicles d'Epoca del Baix Llobregat. Tel.: 607 91 62 94.
- ● 16. Excursión a Donibane. Real Moto Club de Gipuzkoa. Tel.: 943 27 51 60.
- ● 16. Reunión Motociclista en Arantza (Navarra). Bost Club. Tel.: 656 79 44 44.
- ● 16. 100 km y un Buen Almuerzo. Club Porsche España 356. Tel.: 93 215 93 31.
- ● 17. II Berenada en Randa. Club de Motos Antigues Es Siurell. Tel.: 971 60 52 34.
- ● 17. II Excursión 75 cc. Amigos Motos Clásicas Españolas. Tel.: 629 45 00 02.
- ● 17. Jornada de Puertas Abiertas con Motivo de la Semana de la Ciencia. Col.lecció d'Automòbils de Salvador Claret en Sils (Girona). Tel.: 972 85 30 36. Fax: 972 85 37 86. E-mail: sclaret@museuautomóbilsclaret.com
- ● 17. I Concentración Siata en Tarragona. Jaume Cabot. Tel.: 617 565 035.
- ● 21. Asamblea General Ordinaria. Club MG Catalunya. Tel. y fax: 93 325 28 49. E-mail: clubmgcatalunya@ctv.es Web: www.drive.to/mgcatalunya
- ● 24. Encuentro de Jeeps y Land-Rover en L'Anoia. Clàssic Motor Club del Bages. Tel.: 93 875 18 20. E-mail: classic@jazzfree.com Web: www.classicmotorclub.org
- ● 30. XII Ruta del Cava. Club MG Catalunya. Tel. y fax: 93 325 28 49. E-mail: clubmgcatalunya@ctv.es Web: www.drive.to/mgcatalunya
- ● 30. Concentración Alpine en Banyoles (Girona), Ruta Comarca de La Garrotxa. Club Alpine Catalunya. Tel.: 93 849 30 74.
- ● 30-1 dic. II Rallye Coches de Época de Alcalá de Henares, Ciudad Patrimonio de la Humanidad. Veteran Car Club de España. Tel.: 639 209 564. Web: alcaladehenares-turismo.com

DICIEMBRE

- ● 1. II Encuentro de Seat 600 en el Berguedá. Clàssic Motor Club del Bages. Tel.: 93 875 18 20. E-mail: classic@jazzfree.com Web: www.classicmotorclub.org
- ● 4-8. XIII Ruta de Automóviles Antiguos "Parque Natural Sierra Cabo de Gata-Níjar". Club de Vehículos Antiguos de Almería. Tels.. 629 260 744, 616 951 900 y 649 964 774. Fax; 950 24 02 32.
- ● 6-8. Salida Citroën 2CV a Escaló, en el Alto Pirineo. André Citroën Club. Tel.. 670 282 435.
- ● 6. V Trobada de Microcoches y Coches anteriores a 1960-Fira de la Purísima en Sant Boi de Llobregat. Associació Vehicles d'Epoca del Baix Llobregat. Tel.: 607 91 62 94.
- ● 8. II Trobada-Exposició de Motos Antigues en Quart-Fira de la Terrissa. Raigs Moto Club Salt. Tel.: 972 41 21 36. Fax: 972 44 07 29.
- ● 8. Ruta Sierra de Aixorta. Club Porsche Levante. Tel.: 609 46 50 11.
- ● 13. Cena de Navidad. Club Porsche España 356. Tel.: 93 215 93 31.
- ● 14-15. Rallye del Frío. Veteran Car Club de España. Tel.: 607 808 594.
- ● 14. Cena Anual del Club. Seat 600 Club Sevilla. Tel.: 659 74 87 12.
- ● 14. Reunión Motociclista en Andazárrate (Guipúzcoa). Bost Club. Tel.: 656 79 44 44.
  14. Reunión Fin de Año en Igueldo. Real Moto Club de Gipuzkoa. Tel.: 943 27 51 60.
- ● 14. Junta General Ordinaria y Cena Fin de Año. Raigs Moto Club Salt. Tel.: 972 41 21 36. Fax: 972 44 07 29.
- ● 14. XI Cena Aniversario-Trofeo Asiduidad. Club MG Catalunya. Tel. y fax: 93 325 28 49. E-mail: clubmgcatalunya@ctv.es Web: www.drive.to/mgcatalunya
- ● 14. VII Excursión a Santa María de El Paular. Club de Amigos del Mini. Tels.: 91 332 38 61 y 91 759 31 50. E-mail: info@clubamigosdelmini.com Web: www.clubamigosdelmini.com
- ● 14. Cena de Navidad. American Car Club de Catalunya. Tel. y fax: 93 862 63 34. E-mail: amcccat@hotmail.com
- ● 14. Asamblea General. Club de Motos Antigues Es Siurell. Tel.: 971 60 52 34.
- ● 14. II Sopar Nadalenc. RennSport Club. Tel.: 607 639 194. Fax: 93 204 42 80. E-mail: rsclub@rsclub.net
- ● 14. Concentración Mensual de Coches, Motos, Antiguos y Clásicos en el Sot del Migdia de Montjuïc, Barcelona. Associació Vehicles d'Epoca del Baix Llobregat. Tel.: 607 91 62 94.
- ● 15. VI Ruta de los Foramontanos Cartes-Bárcena Mayor. Moto Club A.C.E. Tel.. 646 11 87 34 (Diego).
- ● 15. I Concentración Fira de Nadal en Viladecans (Barcelona). Associació Vehicles d'Epoca del Baix Llobregat. Tel.: 607 91 62 94.
- ● 16. Comida de Navidad en Cifuentes (Guadalajara). Club Alfa Romeo España. Tel.: 91 637 57 20. Fax: 91 637 33 16. E-mail: clubalfaromeo@yahoo.es
- ● 20. Berenada Coll des Tords. Club de Motos Antigues Es Siurell. Tel.: 971 60 52 34.
- ● 21. Despedida del año VW en Palma de Mallorca. Amics dels Escarabats de ses Illes Balears. Tel.: 971 29 39 51.

SIMPOSIOS

NOVIEMBRE

- ● 13-16. Forum de Motociclisme a Catalunya. Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya. Tels.: 93 736 89 63 y 93 736 89 66.
  E-mail: difusio.mnactec@correu.gencat.es

FERIAS Y SALONES

NOVIEMBRE

- ● 1-3. IX Salón Auto Classic en Alcañiz. Ferialcañiz. Tel.: 978 870 212. Fax: 978 870 372. E-mail: ferialcaniz@ferialcaniz.org Web: www.ferialcaniz.org
- ● 8-10. XII Jugantic, Mercado del Juguete Antiguo, en el Centro Comercial Moda Shopping de Madrid. Julián Arteaga. Tel.: 91 522 86 21.
- ● 10. Exposición y Puesta en Marcha de Ingenios Mecánicos en la Col.lecció Salvador Claret de Sils (Girona). Tel.: 972 85 30 36. Fax: 972 85 37 86. E-mail: sclaret@museuautomóbilsclaret.com
- ● 29-1 dic. Mercado Lettera del Papel Antiguo, en el Centro Comercial Moda Shopping de Madrid. Julián Arteaga. Tel.: 91 522 86 21.
- ● 29-1 dic. Moto Salon en el Parc Floral de París (F). E-mail: motosalon@elvea.fr Web: www.moto-salon.fr
- ● 30-1 dic. XXIV Salón Auto Moto Retro de Perpiñán (F). Jacques Braneyre. Tel.: 00 33 468 22 10 65. Fax: 00 33 468 22 41 12.

DICIEMBRE

- ● 4-8. XIX Salón Auto Retro Barcelona. Promòbil Grup S.C.P. Tel.: 93 410 59 51. Fax: 93 321 21 34. E-mail: promobil@menta.net
- ● 15. Feria de Navidad en Suria (Barcelona). Clàssic Motor Club del Bages. Tel.: 93 875 18 20. E-mail: classic@jazzfree.com Web: www.classicmotorclub.org

PRUEBAS DE REGULARIDAD

NOVIEMBRE

- ● 1-3. Targa Florio (I). Via Milano, 35. 20038 Seregno (MI), Italia. Tel.. 00 39 0362 23 70 76. Fax: 00 39 0362 22 32 26. E-mail: info@tmgr.it Web: www.tmgr.it
- ● 6-10. IV Tour de España Classic 2002. Real Automóvil Club de España y Federación Andaluza de Automovilismo. Webs.: wwww.race.net y www.faa.net
- ● 10-11. V Criterium des Cevennes (F). Rallystory, 214 rue de Courcelles, 75017 París. Tel.. 00 33 01 42 12 07 08. Fax: 00 33 01 42 12 03 04. E-mail: rallystory@wanadoo.fr
- ● 16-17. VII Rallye a las Rías Bajas (puntuable para la Challenge Noroeste 2002). Escudería Gallega de Clásicos Deportivos. Tels.: 679 49 21 14 y 646 45 34 20. E-mail: egcdclub@terra.es
- ● 17. III Rallye de Regularidad. Club de Amigos del Mini. Tels.: 91 332 38 61 y 91 759 31 50. E-mail: info@clubamigosdelmini.com Web: www.clubamigosdelmini.com

DICIEMBRE

- ● 6-9. VII Rallye Costa a Costa. Escudería Oiz. Tel. y fax: 94 681 88 86.
- ● 7-10. VIII Rallye de Regularidad Land's End-John o'Groats (GB). H.E.R.O. Fax: 00 44 (0) 1886 83 31 44.

PRUEBAS DE COMPETICIÓN

NOVIEMBRE

- ● 1-3. Madeira Tourist Trophy (P). Patrick Degryse, Avenida 5 de Outubro, 91 RC. 1050-050 Lisboa. Portugal. Fax: 00 351 21793 77 67. E-mail: info@madeira-tourist-trophy.com Web: www.madeira-tourist-trophy.com
- ● 1-3. Targa Florio (I). Via Milano, 35. 20038 Seregno (MI), Italia. Tel.. 00 39 0362 23 70 76. Fax: 00 39 0362 22 32 26. E-mail: info@tmgr.it Web: www.tmgr.it
- ● 2. IX Crono-Clàssic en el Circuito de Can Padró. Clàssic Motor Club del Bages. Tel.: 93 875 18 20. E-mail: classic@jazzfree.com Web: www.classicmotorclub.org
- ● 3. Rallye London-Brighton (GB). RAC. Tel. y fax: 00 44 (0) 181 372 91 51. E-mail: briultra@zoom.co.uk
- ● 6-10. IV Tour de España Classic 2002. Real Automóvil Club de España y Federación Andaluza de Automovilismo. Webs.: wwww.race.net y www.faa.net
- ● 24. Gran Premio en el Circuito de Jerez (Puntuable para el Campeonato de España de Clásicos).

SUBASTAS

NOVIEMBRE

- ● 14. Subasta de Bonhams (Automóviles de Colección, Motocicletas y Automobilia) en Harrogate (GB). Bonhams, Montpelier Street, Knightsbridge, London SW7 1HH. Reino Unido. Tel.: 00 44 020 7393 39 00. Fax: 00 44 020 7393 3905.
- ● 23. Subasta de Cheffins (Automóviles Antiguos y Automobilia) en Huntingdon (GB). Cheffins. Tel.. 00 44 1223 358 731. www.cheffins.co.uk

DICIEMBRE

- ● 2. Subasta de British Car Auctions (vehículos con motor) en Bridgwater (GB). British Car Auctions, tel.: 00 44 1252 878 555. Fax: 00 44 1252 87 87 41. Web: www.bcahistoric@bca-group.com
- ● 2. Subasta de Bonhams (Automóviles de Colección, Motocicletas, Juguetes y Automobilia) en Olympia (GB). Bonhams, Montpelier Street, Knightsbridge, London SW7 1HH. Reino Unido. Tel.: 00 44 020 7393 39 00. Fax: 00 44 020 7393 3905.
- ● 20. Subasta de Bonhams (Excepcionales automóviles Ferrari, Automobilia, Joyería y Relojes) en Gstaad (CH). Bonhams, Montpelier Street, Knightsbridge, London SW7 1HH. Reino Unido. Tel.: 00 44 020 7393 39 00. Fax: 00 44 020 7393 3905.

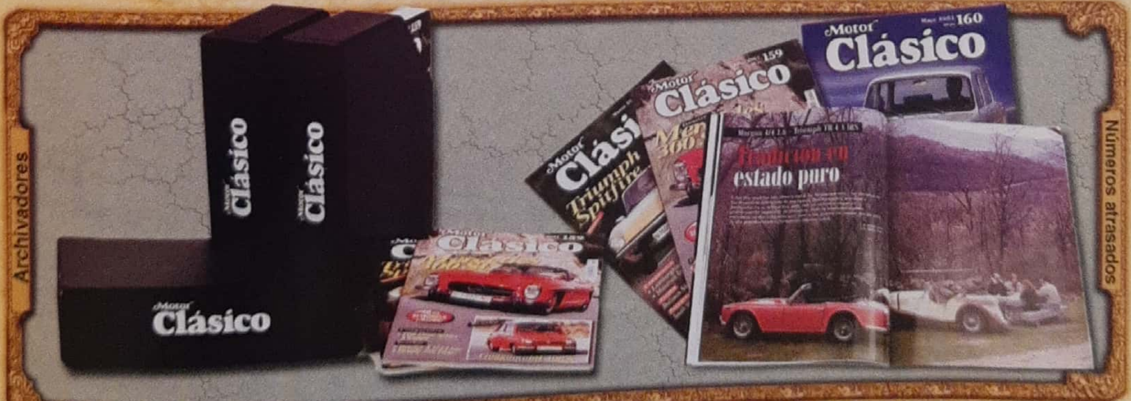
Rocinantes de acero

XIX Rallye Don Quijote y Sancho

Organizado por la Asociación Cultural Amigos de los Coches Antiguos y con una participación de 39 automóviles, entre el 2 y el 4 de agosto se celebró el XIX Rallye Don Quijote y Sancho. Esta prueba, en la que participaron entusiastas llegados desde casi toda España e incluso desde Francia, recorrió La Mancha toledana y conquense, comcretamente las poblaciones de Miguel Esteban, La Puebla de Almoradiel, Mota del Cuervo, Horcajo de Santiago, Corral de Almaguer, El Toboso y la anfitriona, Quintanar de la Orden. En todas ellas visitaron sus bodegas, probaron sus caldos y fueron obsequiados con estuches de sus elaborados; también patearon sus monumentos y rincones, degustaron su rica gastronomía y se lo pasaron de maravilla. Aparte de los premios a los modelos que aparecen en la imágenes, en la etapa cronometrada venció Scott Powell, un americano residente en Madrid, y asimismo hubo trofeos para el que llegó de más lejos, para la pareja más elegante, la más guapa, el conductor mayor, el más joven, el más simpático o los más bailones. En el concurso de trajes de época ganó el grupo de Martín Martín, de Guadamur (Toledo). Fue nombrado "Caballero Andante" Juan Menaya Navarro, de Villalba de Barros (Badajoz) y "Dulcinea" Paloma Collejo Ramiro, de Madrid. Fueron tres días de convivencia entrañable, en un evento que sirve de lazo para unir a las distintas comunidades que forman España. Nuestra enhorabuena a los organizadores, pues todo salió como estaba previsto.

El Cadillac Eldorado de Julián Bravo, Premio al Mejor Coche Clásico, era tan grande que no cabía en la fotografía.

Los hermanos Del Val, que fueron con un Renault G y un Oldsmobile, ambos de 1902, ganaron el Premio al Mejor Coche Antiguo.



SERVIPRESS
Motor Clásico

Para completar su colección

ACHIVADORES

PRECIO UNITARIO (Tarjeta o cheque)	9,46 €	PRECIO UNITARIO (CONTRA REEMBOLSO)	9,56 €
OFERTA 3 UNIDADES (Tarjeta o cheque)	17,92 €	OFERTA 3 UNIDADES (CONTRA REEMBOLSO)	18,87 €

NÚMEROS ATRASADOS
• Existencias limitadas •

PRECIO CON TARJETA O CHEQUE	6,91 €
CONTRA REEMBOLSO	10,31 €

Números agotados:
Del 1 al 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 58, 61, 70, 74, 76, 90, 92, 93.

Llame ahora y solicite ya su pedido
Tel. 91 347 01 37
(de 8 a 18h.)

Llámenos y pídanos lo que necesite..... le diremos el importe exacto y la modalidad de pago más cómoda para usted.
MOTORPRESS-IBÉRICA, S.A. - SERVIPRESS - c/Áncora, 40 • 28045 MADRID

ÍNDICE

COCHES

AC

AC Bristol Zagato de 1958	25	6
AC Cobra 289 Race de 1964	6	6
AC Cobra 289 Street de 1964	6	6
AC Cobra 427 Mk III de 1965	51	6
AC Cobra 427 Réplica de 1985	34	18
AC Cobra 427 Street de 1966	6	6
AC Cobra Mk IV Autokraft de 1990	51	6
AC Cobra Mk IV Autokraft Lightweight de 1990	51	6
AC Greyhound Bristol de 1959	128	4

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 158 y 159	125	70
Alfa Romeo 1900 Super de 1955	110	4
Alfa Romeo 2600 Sprint de 1966	22	30
Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia de 1938	149	28
Alfa Romeo 6C 2500 Sport Flecha de Oro de 1948	30	6
Alfa Romeo 75 3.0 América	145	52
Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans de 1931/33	35	6
Alfa Romeo Alfetta GTV 2000 / Porsche 924	172	42
Alfa Romeo Giulia 1600 Super / BMW 2002 tii	151	38
Alfa Romeo Giulia Coupé (Dossier)	138	12
Alfa Romeo Giulia Spider de 1962	51	26
Alfa Romeo Giulia Sprint de 1963	66	6
Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale / Lotus Elite Super 105	173	42
Alfa Romeo Giulietta / Giulia Spider (Dossier)	162	10
Alfa Romeo Giulietta Sprint 1600 de 1961	47	92
Alfa Romeo GTA 1300 Autodelta de 1970	77	82
Alfa Romeo GTV 6 de 1983	134	48
Alfa Romeo Montreal	142	4
Alfa Romeo RL Normal de 1924	130	4
Alfa Romeo RL Super Sport de 1925	100	56
Alfa Romeo Spider	3	68
Alfa Romeo Spider (Dossier)	150	14
Alfa Romeo Tipo 159 de 1951	9	92
Alfa Romeo TZ1 y TZ2 de 1963/67	16	90

ALPINE

Alpine A 108 Cabriolet de 1964	70	6
Alpine A 108-1 Berlineta de 1956	70	12
Alpine A 110 1800 Gr.5 de 1974	70	82
Alpine A 110 de 1970	5	92
Alpine A 110: 1100/1300/1400 de 1967-1970	70	18
Lancia Fulvia Coupé 1.3 S / Alpine A 110 1400	165	30

AMILCAR

Amilcar CGSS de 1927	8	42
Amilcar CS, CGPS y CGSS 1922-1928	16	6

AMPHICAR

Amphicar 770 de 1968	91	22

ANSALDO

Ansaldo 4CS Tipo 10 de 1924	86	14

ANTBUR

Antbur de 1895	34	60

ARMSTRONG-SIDDELEY

Armstrong-Siddeley Sapphire de 1953	30	14

ASA

ASA 1000 GT Spider de 1965	67	6

ASTER

Aster ADF1 de 2000	147	50

ASTON MARTIN

Aston Martin DB3 Coupé de 1953	40	6
Aston Martin DB3 S de 1953	22	94
Aston Martin DB4 de 1962	55	6
Aston Martin DB4 GT Zagato de 1962	25	6
Aston Martin DB5 Cabriolet de 1965	80	14
Aston Martin DB5 de 1963-1965	14	18
Aston Martin DBS Coupé	162	24
Aston Martin DP 214 GT de 1964	68	92
Aston Martin Le Mans 1.5 L de 1933	4	68
Aston Martin Le Mans 2.0 L de 1936	4	68

AUBURN

Auburn 8-125 de 1930	121	6
Auburn 852 Super-Charged de 1936	55	14

AUDI

Audi 100 LS / Audi 100 Coupé S	151	30
Audi Quattro	140	54

AUSTIN

Austin A 55 Cambridge de 1958	175	26
Austin Mini (30 Años)	19	32
Austin Mini Cooper 1300 S de 1964	37	90
Austin Mini Cooper S de 1964	7	90
Austin Mini Cooper S del Campeonato de Históricos	132	68
Austin Mini de 1974	8	48
Austin Princess A 135 de 1954	19	6
Austin Seven de 1922	4	14
Austin Seven de 1929	42	22
Citroën Mehari / Mini Moke	164	42
Mini 850 de Luxe / Seat 850 Normal	149	52

AUSTIN-HEALEY

Austin Healey 3000 Mk II Lightweight	166	50
Austin-Healey (Dossier)	177	14
Austin-Healey 100 Six	5	28
Austin-Healey 100 SIX de 1956	99	6
Austin-Healey 100 y 3000	1	74
Austin-Healey 3000 MkIII de 1966	11	22
Austin-Healey Sprite (Dossier)	171	12
Austin-Healey Sprite MK-III / Seat 850 Sport Spider	152	56

AUTHI

Authi 1100 / 1300 (Dossier)	164	10
Authi Cooper 1300 de 1975	52	22
Authi Mini Cooper 1300 (Dossier)	142	10

AUTO UNION

Auto Union 12C 3 L de 1938-1939	10	88
Auto Union Tipo C 16 Cilindros de 1939	115	76

AVIONS VOISIN

Avions Voisin 10 Hp de 1925	23	14

BALLOT

Ballot LT2 de 1923	77	6

BENTLEY

Bentley «Blower» 4.5 L de 1929	4	32
Bentley 3 1/2 Litre / Talbot T 120 Major	175	32
Bentley 4 1/4 Litre Coupé de 1937	57	6
Bentley 4 1/4 Litre Special Sport Saloon de 1936	126	14
Bentley 4 1/4 Saloon Park Ward de 1936	159	32
Bentley MK VI de 1946	117	14
Bentley S2	161	24

BENZ

Benz Ideal de 1901	124	6
Benz Triciclo de 1886	124	6

BERLIET

Berliet 7CV de 1923	36	6

BISCUTER

Biscuter 200 R Normal de 1956	61	24
Biscuter Sport de 1957	61	24

BITTER

Bitter CD	143	48

BIZARRINI

Bizarrini GT Corsa 5300 de 1965	17	78

BMW

Alfa Romeo Giulia 1600 Super / BMW 2002 tii	151	38
BMW 1600 GT	153	56
BMW 2000 CS / Volvo 1800 S	156	58
BMW 2002 TI Circuito y Rallye de 1968	36	74
BMW 2002 Turbo de 1973	107	20
BMW 3.0 CSi / Mercedes 350 SLC	146	46
BMW 3.0 CSL de 1971	44	90
BMW 315 Berlina de 1934 y 315/1 Roadster de 1935	107	6
BMW 327/28 de 1938	64	6
BMW 328 de 1938	32	14
BMW 328 Roadster de 1937 / BMW 328 Mille Miglia de 1940	133	4
BMW 328 Roadster Mille Miglia de 1940	8	40
BMW 502 2.6 Luxus de 1959	62	14
BMW 507 Roadster de 1958	112	6
BMW 700 Cabriolet	163	30
BMW 700 Sport de 1961	7	90
BMW Isetta 250 de 1956 y BMW 600 de 1958	120	16
BMW M 635 CSi	143	56
BMW M1 (Dossier)	125	18
BMW M3 - Ford Sierra RS Cosworth	148	54
BMW Serie 02	141	6
BMW Z1	141	58

BMW-GLAS

BMW-Glas 2600/3000 V8 Coupé Frua	121	22

BONET

Bonet Réplica	50	24

BORGWARD ISO

Borgward Hansa 1800D de 1952	94	14

BRUTSCH-MASERATI

Brutsch-Maserati de 1948	15	90

BUGATTI

Bugatti 37A de 1927	93	4
Bugatti Royale Esders (reconstrucción) de 1986	36	46
Bugatti T-23 (Brescia Modifié) de 1919	132	12
Bugatti T57 Atalante Cabriolet de 1936	147	26
Bugatti Tipo 13 Brescia de 1921	63	8
Bugatti Tipo 41 Royale	33	18
Bugatti Tipo 41 Royale Coupé Kellner de 1931	6	16
Bugatti Tipo 51 de 1931	8	6

BUICK

Buick Centurion de 1956	57	14
Buick Century Riviera de 1956	72	14
Buick Le Sabre de 1951	57	14
Buick Le Sabre de 1951	164	24
Buick Master Six Sport Roadster de 1929	60	14
Buick Serie 60 Sport Roadster de 1930	113	14
Buick Special Convertible Coupé de 1941	141	28

CADILLAC

Cadillac 314 Touring de 1926	63	28
Cadillac 6267-X de 1949	26	14
Cadillac 7533 de 1947	31	16
Cadillac Convertible Coupé Serie 62 de 1959	38	6
Cadillac Serie 62 de 1959	7	6
Cadillac Thirty de 1909	112	14
Cadillac V16 Coupé de 1938	143	26
Cadillac V16 de 1930	18	24

CATERHAM

Caterham Super Seven	161	44

CITROËN

Citroën 11	2	18
Citroën 11 AL Cabriolet de 1937	54	22
Citroën 11 Cabrio de 1937	170	24
Citroën 11 CV (Dossier)	130	28
Citroën 11 Ligero / Mercedes 170 Da	154	32
Citroën 2 CV (Dossier)	152	8
Citroën 2CV AZ de 1956	49	28
Citroën 2CV Sahara de 1964	49	40
Citroën 5CV de 1923	13	28
Citroen AC 4 Familiar Lujo de 1929	101	14
Citroën CX (Dossier)	173	16
Citroën DS (Dossier)	149	14
Citroën DS 23 Pallas de 1972	25	60
Citroën DS Palm Beach Chapron de 1969	84	6
Citroën Lorraine Chapron de 1973	84	6
Citroën Mehari / Mini Moke	164	42
Citroën P 17 E Kégresse	172	28
Citroën SM de 1974	37	50

CLEMENT BAYARD

Clément Bayard 8 CV de 1912	68	14

CLÚA

Clúa 500	143	38

COOPER

Cooper Mark 10 Fórmula 3 de 1956	39	92

CHALMERS

Chalmers 30 Pony Tonneau de 1911	174	30

CHEVROLET

Chevrolet Bel Air Convertible de 1956	83	6
Chevrolet Convertible Coupé De Luxe de 1951	58	14
Chevrolet Corvette 1953 / 1962 (Dossier)	175	12
Chevrolet Corvette 25° Aniversario	155	26
Chevrolet Corvette de 1953	5	28
Chevrolet Corvette de 1953	57	14
Chevrolet Corvette de 1958	7	6
Chevrolet Corvette de 1959	75	6
Chevrolet H4 Baby Grand Touring de 1915	169	36
Chevrolet National de 1928	47	16

CHRYSLER

Chrysler New Yorker de 1955	7	6
Chrysler Six Convertible Coupé de 1934	71	6
Chrysler Windsor Convertible de 1946	151	24

DAIMLER

Daimler Cuadriciclo de 1886	124	6
Daimler SP 250 de 1959	144	34

DARMONT-MORGAN

Darmont-Morgan de 1926	116	6

DARRACQ

Darracq 10/12 HP de 1907	85	6

DAVID

David 8 HP de 1916	28	6

DE DION-BOUTON

De Dion-Bouton Tipo IS de 1923	106	34

DE TOMASO

De Tomaso Pantera GTS de 1982	103	14

DELAGE

Delage D6 70 de 1937	10	76
Delage D8-100	167	30
Delage D8S Cabriolet Chapron	158	26
Delage DISS de 1925	37	6

	Nº	Pág.
Delage DS Cabriolet Chapron	161	38
Delage Grand Prix de 1927	25	86
Delage Tipo F de 1909	114	14
Delage Tipo R de 1913	154	24
DELAHAYE		
Delahaye 135 de 1934	31	22
Delahaye 135 M Coupé Chapron de 1937	148	28
Delahaye 135 M de 1937	98	6
DELAUNAY BELLEVILLE		
Delaunay Belleville 16/20 HP de 1907	91	6
Delaunay Belleville 24/28 HP de 1907	59	6
Delaunay-Belleville 10/12 HP tipo P4 de 1922	163	24
DIATTO		
Diatto 20/4 DC de 1922	64	14
DIAZ Y GRILLÓ		
D y G de 1914	120	8
DKW		
DKW 3=6 Berlina F 94 de 1957	131	4
DKW Front FA 600 de 1932	80	6
DODGE		
Dodge D-17 Special 2-door Sedán de 1940	135	14
Dodge Dart Barreiros (Dossier)	143	12
Dodge de 1933	12	20
Dodge Polara Hardtop Sedan de 1960	126	6
DONOSTI		
Donosti MMA de 1928	165	38
DUESENBERG		
Duesenberg J de 1929	109	12
ERA		
Era RL de 1934	4	82
ESSEX		
Essex Six de 1926	142	34
FACEL VEGA		
Facel Vega Facel II	156	36
Facel Vega Facel III de 1964	63	22
FERRARI		
Dino Ferrari 246 GT/GTS 1969/74	7	26
Dino Ferrari 246 GTS de 1972	21	6
Ferrari 125 de 1991	56	14
Ferrari 125 S de 1947 y F50 de 1995	119	26
Ferrari 166 MM de 1950	119	8
Ferrari 166 MM Vignale de 1953	27	90
Ferrari 250 GT «Tour De France» de 1956	60	88
Ferrari 250 GT Pininfarina de 1955	34	6
Ferrari 250 GT Prototipo Pininfarina de 1961	11	6
Ferrari 250 GT SWB de 1960	9	6
Ferrari 250 GT Zagato de 1956	34	6
Ferrari 250 GTO Competizione de 1962/63	11	6
Ferrari 250 LM de 1964	23	90
Ferrari 250 MM de 1953	61	90
Ferrari 250 Testarossa de 1958	3	30
Ferrari 275 GTB/4 de 1966	48	6
Ferrari 275 GTS de 1965	169	22
Ferrari 308 / 328 (Dossier)	170	10
Ferrari 308 GTB	146	34
Ferrari 312 B3 F1 de 1974	12	92
Ferrari 312 T de 1975	129	68
Ferrari 315 S de 1957	31	90
Ferrari 330 GT 2+2 de 1965	53	16
Ferrari 330 GTC de 1967	3	6
Ferrari 365 GT 2+2 de 1967	73	6
Ferrari 365 GT/4 Berlinetta Boxer de 1974	119	20
Ferrari 365 GTB/4 Daytona de 1973	65	6
Ferrari 365 P de 1965	23	90
Ferrari 512 S de 1971	119	46
FIAT		
Fiat «Topolino» 1936/55	3	38
Fiat 100/103 E TV Transformable de 1956	114	6
Fiat 1200/1500/1600 Cabriolet (Dossier)	153	16
Fiat 124 Sport Spider 1600 (Dossier)	136	22
Fiat 130 Coupé de 1974	105	14
Fiat 131 Abarth GR.4	109	68
Fiat 2300 S Coupé / Mercedes 220 SE b Coupé	171	34
Fiat 500 «Topolino» de 1937	14	28
Fiat 500 de 1957	17	54
Fiat 500 L de 1970	167	36
Fiat 501 Sport de 1921	131	12
Fiat 509 A de 1927	32	22
Fiat 514 Spider	177	28
Fiat 519 de 1923	3	24
Fiat 520 Six de 1927	56	22
Fiat 8V de 1954	54	92
Fiat Balilla 508 A de 1932	16	36
Fiat Dino Spider y Coupé	159	38
Fiat Tipo Zero A de 1914	72	6
Fiat X1/9	145	32
Fiat X1/9 Bertone de 1972	34	52
FORD		
BMW M3 - Ford Sierra RS Cosworth	148	54
Ford Capri (Dossier)	148	12
Ford Capri 2000 GT / Renault 15 TS	170	38
Ford Cortina Lotus MK 1	177	32
Ford Escort RS 2000 MK 1	175	40
Ford GT40 de 1966	20	6
Ford Modelo A de 1929	5	18
Ford Mustang (Dossier)	161	10
Ford Mustang 289 de 1963	41	84
Ford Mustang 289 de 1966 mejorado	168	44
Ford Mustang de 1965	15	34
Ford Mustang Mach 1 / Iso Rivolta Lele	176	40
Ford Prefect E 93A Saloon de 1947	128	12
Ford Super Deluxe Club Convertible Coupé de 1946	146	40
Ford T (Dossier)	165	14
Ford Thunderbird de 1955	7	6
Ford Thunderbird de 1955	55	22
Ford Thunderbird Town Hard Top de 1966	33	30
Ford V8 Convertible Sedan de 1935	58	24
Ford V8 Customline de 1954	71	82
FRANKLIN		
Franklin Serie II de 1926	65	14
GARDNER		
Gardner Special de 1926	86	84
GOGGOMOBIL		
Goggomobil 400 S de 1968	159	26
GTM		
Replicas GTM	52	38
HISPANO-ALEMÁN		
Hispano-Alemán Mallorca de 1974	20	62
HISPANO-GUADALAJARA		
Hispano-Guadalajara 10 CV Tipo 514 de 1931	176	32
HISPANO-SUIZA		
Hispano-Suiza Viajera 2T4 de 1928	100	14
Hispano-Suiza «Alfonso XIII» de 1909	9	30
Hispano-Suiza «Alfonso XIII» de 1911	27	6
Hispano-Suiza 12/15 HP de 1908	54	6
Hispano-Suiza 15/20 HP de 1909	44	14
Hispano-Suiza 16 HP de 1915	40	16
Hispano-Suiza 16 HP Sport Rabassada de 1922	110	14
Hispano-Suiza 20/30 HP de 1910	50	14
Hispano-Suiza 8/10 HP de 1914	39	16
Hispano-Suiza Dubonnet Saoutchik de 1938	84	14
Hispano-Suiza H6B / Rolls-Royce Phantom I Springfield	153	30
Hispano-Suiza K6 de 1934	52	6
Hispano-Suiza T30 Sport de 1920	42	6
Hispano-Suiza T30/40 «Torpedo» de 1906	18	6
Hispano-Suiza T41	48	26
Hispano-Suiza T48 de 1926	43	20
Hispano-Suiza T49 de 1930	45	6
Hispano-Suiza T56 Bis de 1929	53	24
Hispano-Suiza T60 RL de 1934	46	6
Hispano-Suiza T64 de 1930	41	22
Hispano-Suiza T68 J12 de 1933	66	14
HONDA		
Honda S 800 de 1968	86	6
HORCH		
Horch 930 V de 1938	7	18
HOTCHKISS		
Hotchkiss 480 de 1936	95	6
Hotchkiss 686 Pris-Nice	173	30
HUDSON		
Hudson de Luxe Eight de 1938	96	6
Hudson Model R de 1929	105	6
Hudson Super Six Tipo S Roadster de 1928	140	4
HUMBER		
New Humber Hawk 1957-1967	29	22
HUPMOBILE		
Hupmobile R de 1917	61	16
IMPERIAL		
Imperial Crown Coupé de 1967	86	22
ISO		
Ford Mustang Mach 1 / Iso Rivolta Lele	176	40
ISO Isetta de 1958	74	24
ISO Rivolta GT 300 de 1965	59	22
ISOTTA FRASCHINI		
Isotta Fraschini Tipo 8B de 1930	117	8
ITALA		
Itala Avalve de 1913	15	6
JAGUAR		
Jaguar 3 1/2 Litre Cabriolet de 1947	136	4
Jaguar 3.8 S de 1967	88	14
Jaguar D-Type Coupé Le Mans	138	4
Jaguar D-Type de 1954	2	50
Jaguar E-Type 4.2 S2 de 1969 (Dossier)	133	24
Jaguar E-Type 4.2 Serie II de 1968	23	6
Jaguar E-Type de 1963	9	6
Jaguar E-Type Lightweight de 1963	6	90
Jaguar E-Type Lightweight Low Drag de 1992	60	72
Jaguar Mk VII de 1951	68	6
Jaguar Mk2 (Dossier)	146	16
Jaguar Mk2 3.8 de 1963	60	6
Jaguar SS 100 2.5 L de 1936	15	28
Jaguar XJ 13 de 1967	32	88
Jaguar XJS (Dossier)	154	10
Jaguar XK 120 Coupé de 1952	143	4
Jaguar XK 120/E Type 1949/61	4	6
Jaguar XK 140 Drop Head Coupé de 1956	108	6
Jaguar XK 140 MC de 1956	39	6
Jaguar XK 150 (300 CV)	12	6
Jaguar XK 150 S de 1959	32	6
Jaguar XK 150 S Fastback de 1960	121	14
Mercedes 300 SEL 6.3 / Jaguar XJ 12	167	42
JBA		
JBA Falcon Sport 2.0i de 1994	85	22
JBS Falcon Sport de 1990	38	32
JBR		
JBR Cyclecar de 1922	89	14
JENSEN		
Jensen C-V8 de 1964	90	6
Jensen Interceptor II de 1970	115	14
JENSEN HEALEY		
Jensen Healey de 1972	17	24
JZR		
JZR Bandido (Réplica) de 1994	79	22
KOUGAR		
Kougar Sport 4.2 de 1977	97	14
LA CUADRA		
La Cuadra 7 HP Centauro de 1900	62	6
LA SALLE		
La Salle 303 de 1927	57	28
La Salle Convertible Coupé de 1928	14	64
LAGONDA		
Lagonda 2 Litre Speed Model de 1930	108	14
Lagonda LG 45 de 1936	115	6
LAMBORGHINI		
Lamborghini 350 GT de 1964	17	12
Lamborghini Espada 400 GT de 1968	17	12
Lamborghini Jarama S	168	38
Lamborghini Miura	3	6
Lamborghini Miura	150	28
Lamborghini P250 Urraco de 1972	17	12
Lamborghini P400 Miura S de 1969	17	6
Lamborghini Urraco P 250 / Maserati Indy 4.2	158	34
LANCIA		
Lancia Appia 3ª Serie	169	28
Lancia Astura 230 de 1931	22	6
Lancia Augusta de 1935	61	8
Lancia Aurelia B12 y B20 2500 GT de 1950	3	18
Lancia Aurelia de 1950	23	29
Lancia Beta Coupé - Seat 124 Sport Coupé 1800	147	34
Lancia Beta Montecarlo de 1979	130	12
Lancia Delta Integrale 2.0 16V	136	42
Lancia Flaminia Loraymo de 1959	58	6
Lancia Flavia 1.8 Vignale de 1963	87	6
Lancia Fulvia Coupé 1.3 S / Alpine A 110 1400	165	30
Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF (Dossier)	123	8
Lancia Lambda de 1928	51	18
LAND ROVER		
Land Rover 86 (Dossier)	166	14
LEÓN BOLLÉE		
León Bollée Triciclo de 1895	127	34
LINCOLN		
Lincoln Eight Model L de 1929	139	4
Lincoln Zephyr Cabriolet de 1939	152	26
LOLA		
Lola Mk 2 de 1960	2	90
Lola Mk 3 de 1961	2	90
LORYC		
Loryc Ruby de 1922	35	20
Loryc tipo carreras de 1922	133	36
LOTUS		
Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale / Lotus Elite Super 105	173	42
Lotus 23 B de 1964	75	82
Lotus Elan (Dossier)	145	18
Lotus Elan +2 S / Triumph GT 6	169	42
Lotus Elan S2 de 1965	132	72
Lotus Elan SE Serie 3 de 1968	13	90
Lotus Elite de 1960/61	4	92
Lotus Elite Super 105 de 1962	44	6
Lotus Europa Special de 1974	26	6
Lotus Seven S3 Twin Cam de 1969	34	90
LLOYD		
Lloyd LC 600 de 1957	118	8
MARMON		
Marmon Sixteen de 1931	18	24
MASERATI		
Lamborghini Urraco P 250 / Maserati Indy 4.2	158	34
Maserati 300 S de 1955	2	50
Maserati 3500 GT Spider de 1962	20	22
Maserati 3500 GTi S de 1964	148	36
Maserati Merak SS de 1975	118	30

ÍNDICE

	Nº	Pág.
Maserati México de 1966	29	6
Maserati Mistral	3	6

MATRA-SIMCA

Matra-Simca Bagheera de 1976	140	26

MAYBACH

Maybach Zeppelin de 1933/38	21	16

MCLAREN

McLaren M6B de 1968	20	90

MERCEDES-BENZ

BMW 3.0 CSi / Mercedes 350 SLC	146	46
Citroën 11 Ligero / Mercedes 170 Da	154	32
Fiat 2300 S Coupé / Mercedes 220 SE b Coupé	171	34
Mercedes 10/40/65 PS Sport de 1924	74	82
Mercedes 170 Sa Cabriolet de 1950	6	26
Mercedes 170 V Cabriolet A de 1936	176	24
Mercedes 190 SL de 1955	24	20
Mercedes 200 Largo Cabriolet B de 1935	88	6
Mercedes 220 Cabriolet A de 1954	52	14
Mercedes 220 SEb de 1961	40	26
Mercedes 28/95 CV de 1922	10	6
Mercedes 280 SL de 1971	74	6
Mercedes 280 SL Pagoda (Dossier)	137	12
Mercedes 300 D Cabriolet «Adenauer» de 1960 (Dossier)	129	6
Mercedes 300 S Coupé de 1956	124	28
Mercedes 300 SE Long de 1964	45	16
Mercedes 300 SEL 6.3 / Jaguar XJ 12	167	42
Mercedes 300 SL «Alas de Gaviota» de 1955	24	6
Mercedes 300 SL Prototyp	124	34
Mercedes 300 SL Roadster (Dossier)	159	12
Mercedes 300 SLR de 1955	2	50
Mercedes 320 Cabriolet D de 1938	13	18
Mercedes 35 HP de 1905	74	14
Mercedes 350 SL / Porsche 911 SC Targa	157	44
Mercedes 500 K Cabriolet B de 1934	124	20
Mercedes 540 G4 W 131 de 1941	2	6
Mercedes 600 Berlina de 1962	41	8
Mercedes 770 «Grosser» Pullmann de 1942	82	6
Mercedes C111 de 1979	33	6
Mercedes Colas 22O S Berlina y 220 SE Coupé	124	42
Mercedes Simplex 28/32 HP de 1904	124	14
Mercedes Simplex de 1905	37	18
Mercedes SL de 1954	24	16
Mercedes W 154 de 1938	38	90
Mercedes W 196 1954-1955	1	90
Mercedes W 196 de 1954	38	90
Mercedes W 196 de 1954	48	88

MERCURY

Mercury Cougar / Plymouth Barracuda S	174	38

MG

MG A (Dossier)	147	12
MG A 1500 de 1954	11	22
MG A 1500 Roadster de 1959	43	90
MG B MK1 Roadster de 1966 (Dossier)	135	20
MG K3 de 1933-1934	14	6
MG Midget MK II de 1964	96	14
MG TD serie II de 1952	137	4
MG TF de 1953	21	22

MINI

Mini Cooper 1300 de 1971 / Mini Cooper 1.6 16v de 2001	166	36

MORETTI

Moretti 1500 SS Coupé	152	34

MORGAN

Morgan 4/4 1.6 / Triumph TR4 A IRS	160	42
Morgan 4/4 Competición de 1971	83	14
Morgan 4/4 SII de 1958	83	14
Morgan Plus 4 de 1967	11	22
Morgan Plus Eight	9	83
Morgan Plus Eight de 1970	4	18
Morgan Super Sport Aero de 1930	42	14
Morgan Threewheeler 1909/52	1	34

MORRIS

Morris Cooper 997 de 1964	52	22
Morris Mini 1000 E / Sunbeam Imp Sport	162	38
Morris Mini de 1959	4	14
Morris Minor 1000 de 1969	78	14
Morris Minor Cabriolet / Volkswagen Escarabajo Cabriolet	163	38

MORS

Renault 10 CV de 1909 y Mors 17/20 CV de 1911	127	14

NARDI

Nardi 1000 GT de 1965	69	82
Nardi 750 de 1960	38	14

NASH

Nash 8C Serie 490 de 1930	20	14
Nash Six de 1928	8	18

NEWARK

Newark Panel Van de 1989	36	22

NSU

NSU Prinz II 30 de 1959	7	90
Nsu Rennwagen tipo 6/60 de 1926	128	70
NSU Ro80 de 1973	43	14
NSU Spyder Wankel de 1965	138	36

OLDSMOBILE

Oldsmobile Serie 98 de 1959	16	22

OPEL

Opel De Prestigio	24	30
Opel G.P. de 1913	14	90
Opel GT 1900 de 1970	79	14
Opel Manta GT/E	138	54
Opel P4 de 1935	35	14
Opel Rekord 1700 de 1961	137	32

ORYX

Oryx 10/30 CV Tipo G1 de 1913	19	14

OSCA

Osca 2000 S de 1954	63	90

PACKARD

Packard 443 Roadster de 1928	48	14
Packard One Twenty Convertible Coupé de 1937	145	10
Packard Six 115-C Touring de 1937	78	6
Packard Six 526 de 1928	28	22

PANHARD

Panhard 24 CT de 1965	89	6

PANHARD & LEVASSOR

Panhard & Levassor 15 HP tipo E de 1904	134	4
Panhard et Levassor type Centaure 20 HP de 1902	125	6

PEGASO

Pegaso Z 102 (Dossier)	144	12
Pegaso Z 102 Berlineta Enasa de 1951	50	6
Pegaso Z-102 B/2.8 de 1952	5	6
Pegaso Z-102 B/3.2 Competición de 1952	9	18
Pegaso Z-102 Berlineta Saoutchik 1ª/2ª Serie de 1954	81	14
Pegaso Z-102 Berlineta Saoutchik 2ª Serie de 1954	81	26
Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik 1ª Serie de 1953	81	8
Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik 2ª Serie de 1954	81	20
Pegaso Z-103 Berlineta Touring Panorámica de 1955	12	12
Pegaso Z-103 Réplica de 1991	43	36
Pegaso Z-103 Réplica de 1991	47	6
Todos los Pegaso	160	32

PEUGEOT

Bébé-Peugeot B3P1 de 1914	67	14
Peugeot 174 18HP de 1922	56	6
Peugeot 201 M Grand Luxe de 1937	99	14
Peugeot 203 (Dossier)	140	12
Peugeot 203 C / Seat 1400 B	155	38
Peugeot 404 (Dossier)	132	26
Peugeot 5CV 190 S de 1926	27	20
Peugeot Darlmat Sport de 1937	16	28

PIERCE-ARROW

Pierce-Arrow tipo A Seven-Passenger Touring de 1930	129	18

PLYMOUTH

Mercury Cougar / Plymouth Barracuda S	174	38

PONTIAC

Pontiac Bonneville de 1954	57	14
Pontiac Firebird Convertible de 1968	91	14

PORSCHE

Alfa Romeo Alfetta GTV 2000 / Porsche 924	172	42
Mercedes 350 SL / Porsche 911 SC Targa	157	44
Porsche 356 (Dossier)	95	14
Porsche 356 (Dossier)	151	10
Porsche 356 A Speedster	5	28
Porsche 356 B 1600 de 1963	55	92
Porsche 356 B 1600 Super Cabriolet de 1961	18	14
Porsche 356 C de 1964	66	6
Porsche 550/1500 RS Spyder de 1955	13	6
Porsche 911	1	58
Porsche 911 (25 Aniversario)	10	26
Porsche 911 2.0 de 1964	46	92
Porsche 911 2.0 de 1965	67	88
Porsche 911 3.0 RSR de 1974	166	28
Porsche 911 3.0 SC	133	12
Porsche 911 Carrera RS 2.7 de 1973	98	14
Porsche 911 S 2.5 de 1969	42	92
Porsche 911 S de 1967	10	18
Porsche 911 SR 2.5 de 1971	62	90
Porsche 944	137	50
Porsche Spyder 718 RSK de 1958	21	92
Porsche Spyder de 1958	21	88
Volkswagen-Porsche 914/6 y 914/6 GT (Dossier)	131	24

PTV

PTV 250 de 1956	44	22
PTV 400 de 1960	44	22

RADFORD

Radford Mini De Ville de 1969	22	66

RENAULT

Ford Capri 2000 GT / Renault 15 TS	170	38
Renault 10 CV de 1909 y Mors 17/20 CV de 1911	127	14
Renault 4 (Dossier)	174	12
Renault 4 CV de 1955 / Volkswagen Escarabajo Oval	144	26
Renault 4/4 1062 de 1959	16	64
Renault 4/4 de 1956-1958	92	6
Renault 5 Copa	142	54
Renault 5 Turbo 2	172	34
Renault 8 (Dossier)	168	14
Renault 8 de 1969	92	22

Renault 8 TS «Copa» de 1971	39
Renault 8 TS de 1972	92
Renault Alpine V6 Turbo	139
Renault AX 7/8 CV de 1909	64
Renault Dauphine de 1956	18
Renault Dauphine de 1961	92
Renault Dauphine Gr.5 de 1968	64
Renault Dauphine, Gordini y Ondine (Dossier)	155
Renault Floride S de 1962	113
Renault Fregate de 1952	127
Renault Gordini de 1965	92
Renault Monasix de 1930 y Primaquatre de 1931	102
Renault Ondine de 1965	92
Renault TG-5 Nervasport de 1933	123

REPLICAR

Réplica Speedster de 1992	49
Replicar Speedster de 1990	28

RILEY

Riley 2 1/2 Litre Saloon de 1951	90
Riley Elf Mk I / Wolseley Hornet Mk III	157

ROCHET-SCHNEIDER

Rochet-Schneider 12 HP de 1910	29

ROLLS ROYCE

Hispano-Suiza H6B / Rolls-Royce Phantom I Springfield	153
Rolls Royce Phantom I Springfleld de 1929	111
Rolls Royce Phantom III	135
Rolls Royce Silver Ghost Cabriolet de 1923	144
Rolls-Royce 20/25 Drophead Coupé de 1933	157
Rolls-Royce 20/25 Park Ward de 1932	31
Rolls-Royce 40/50 CV Silver Ghost de 1922	10
Rolls-Royce Phantom I de 1925	4
Rolls-Royce Phantom III Limusina Freestone & Webb	168
Rolls-Royce Phantom III Serra	160
Rolls-Royce Phantom VI Frua de 1972	35
Rolls-Royce Royal Phantom IV de 1950	1
Rolls-Royce Silver Shadow de 1966	93
Rolls-Royce Silver Wraith Serra de 1952	15

ROSENGART

Rosengart Supertraction de 1940	94

ROVER

Mini Cooper 1300 de 1971 / Mini Cooper 1.6 16v de 2001	166
Rover 3 Litre MkIII Coupé de 1967	77
Rover Cooper 1.3i de 1991	52
Rover P4 75 de 1956	136

SAAB

Saab 92 - 96 (Dossier)	172
Saab 96 Montecarlo 850 Gr.2 de 1964	158
Saab 96 Montecarlo de 1963	19
Saab Sonett II de 1967	19

SALMSON

Salmson AL3 de 1924	25
Salmson S4 DA de 1936	87
Salmson S4-61 Cabriolet de 1939	69

SEAT

Austin-Healey Sprite MK-III / Seat 850 Sport Spider	152
Lancia Beta Coupé - Seat 124 Sport Coupé 1800	147
Mini 850 de Luxe / Seat 850 Normal	149
Peugeot 203 C / Seat 1400 B	155
Seat 124 (Dossier)	163
Seat 124 Sport 1600 de 1970	45
Seat 124 Sport 1600 de 1971	76
Seat 124 Sport Coupé (Dossier)	169
Seat 124 Sport Coupé 1800 de 1973	101
Seat 1400 B Especial de 1959	76
Seat 1400 de 1954	50
Seat 1430 Londres-México de 1970	90
Seat 1500 de 1963	116
Seat 1500 Familiar de 1965	116
Seat 600 1957/73	7
Seat 600 Abarth 1000 TC Réplica de 1963	40
Seat 600 Berlina de 1962	76
Seat 600 D (Dossier)	134
Seat 600 Descapotable de 1959	76
Seat 600 E y L (Dossier)	176
Seat 600 Formichetta de 1965	134
Seat 800 de 1964	134
Seat 850 Berlina (Dossier)	157
Seat 850 Coupé y Spider. (Dossier)	139
Seat 850 Sport Coupé de 1970	76
Seat 850 Sport Spider de 1969	15
Seat Sport 1430 de 1979	150

SHELBY

Shelby Cobra Jet GT 500 de 1967	46

SIMCA

Simca 1000 (Dossier)	160
Simca 8 1200	173

SINGER

Singer Nine Le Mans de 1935	155
Singer SM Roadster de 1951	22

STANDARD

Standard 8 Super de 1956	85

STEYR

Steyr 12/40 PS Type 5 de 1920	49

	Nº	Pág.
STEYR PUCH		
Steyr Puch 650 TR2 de 1963	7	90
STUDEBAKER		
Studebaker Silver Hawk Six de 1957	47	24
STUTZ		
Stutz Vertical Eight Tipo M Roadster de 1929	171	26
SUNBEAM		
Morris Mini 1000 E / Sunbeam Imp Sport	162	38
Sunbeam 20/60 Landaulet de 1926	53	6
Sunbeam Alpine Serie 2 de 1962	102	6
SWALLOW		
Swallow Doretti de 1955	49	6
TALBOT		
Bentley 3 1/2 Litre / Talbot T 120 Major	175	32
Talbot DC-10 HP Sport de 1923	79	6
Talbot K 78 de 1931	97	6
Talbot Tipo 105 de 1933	103	6
Talbot-Lago Grand Sport de 1950	24	92
Talbot-Lago T150 SS	129	26
Talbot-Lago T26 Record Cabriolet de 1948	156	30
TATRAPLAN		
Tatraplan Sodomka de 1949	48	22
TERRAPLANE		
Terraplane 1934	170	46
TOYOTA		
Toyota 2000 GTde 1966	60	22
TRABANT		
Trabant 601 S Kombi	177	44
TRIUMPH		
Lotus Elan +2 S / Triumph GT 6	169	42
Morgan 4/4 1.6 / Triumph TR4 A IRS	160	42
Triumph 1800 Roadster de 1948	104	18
Triumph 2000 Roadster de 1952	1	16
Triumph Gloria Montecarlo de 1934	43	6
Triumph Spitfire (Dossier)	158	12
Triumph Stag de 1973	132	4
Triumph TR2 de 1954	11	22
Triumph TR3 (Dossier)	156	16
Triumph TR3 A de 1960	54	14
Triumph TR3 B de 1962	54	14
Triumph TR4 A IRS de 1966	54	14
Triumph TR6 (Dossier)	141	14
Triumph TR7 Spider de 1982	21	60
Triumph Vitesse 2000 Cabriolet	164	30
TUCKER		
Tucker Torpedo de 1948	57	14
TVR		
TVR Grantura 1800S de 1966	33	24
TVR S	6	56
VANWALL		
Vanwall F1 1954-1958	130	74
VAUXHALL		
Vauxhall Cresta PB	170	32
VERITAS		
Veritas Meteor de 1950	11	90
VICTORIA		
Victoria de 1917	27	26
VOLKSWAGEN		
Morris Minor Cabriolet / Volkswagen Escarabajo Cabriolet	163	38
Renault 4 CV de 1955 / Volkswagen Escarabajo Oval	144	26
Volkswagen Escarabajo	5	56
Volkswagen Escarabajo (Dossier)	122	6
Volkswagen Golf 1.6 GTi	135	40
Volkswagen Karmann Ghia (Dossier)	167	16
Volkswagen Karmann Ghia Cabriolet de 1971	73	14
Volkswagen Papler Cabriolet de policía de 1952	122	16
Volkswagen Split de 1952 y Oval de 1953	122	6
Volkswagen tipo 14A Hebmüller Cabriolet de 1950	122	22
Volkswagen-Porsche 914/6 y 914/6 GT (Dossier)	131	24
VOLVO		
BMW 2000 CS / Volvo 1800 S	156	58
Volvo 122 S B18 de 1964	82	14
Volvo 1800 S de 1969	69	22
Volvo Coggiola 1800 SEC	162	32
Volvo PV 544 R Sport de 1964	171	52
Volvo PV-544 E Special de 1963	135	4
WHIPPET		
Whippet 96 A Touring de 1928	75	14
WILLYS		
Willys MB de 1943	59	30
WOLSELEY		
Riley Elf Mk I / Wolseley Hornet Mk III	157	30

MOTOS

ABC		
ABC 500 Touring de 1913	61	44
ACE		
ACE XP4 de 1924	11	38
AERMACCHI		
Aermacchi 250 Bialbero de 1963	19	48
Aermacchi Beart 350 de 1938	25	38
AJS		
AJS 7R 3A de 1954	6	42
ARIEL		
Ariel 1000 Square Four de 1940	145	56
AUTOMOTO		
Automoto 175 de 1925	166	58
BJR		
BJR EF 125	176	56
BMW		
BMW 500 256 de 1953	15	46
BMW 75/5 de 1970 y 1973	97	32
BMW R 27	157	52
BMW R 69 S	169	58
BMW R 90 S de 1973	107	38
BMW R-75 1941-1945	131	42
BMW R50 de 1955	95	36
BMW R90 S Tourist Trophy	149	62
BROUGH SUPERIOR		
Brough Superior SS 100 de 1937	135	80
BSA		
BSA B31 y B33 de 1950	109	34
BSA B33 de 1952	4	50
BSA C11 de 1948	21	38
BSA M22 Sports Model de 1937	121	50
BULTACO		
Bultaco AJR TSS 350	134	54
Bultaco Lobito Mk7 de 1973	67	40
Bultaco Matador Mk2 de 1966	72	38
Bultaco Matador MK3	175	54
Bultaco Matador MK5 SD / Montesa Texas 175	155	62
Bultaco Mercurio 155	167	56
Bultaco Metralla 62 de 1964	14	40
Bultaco Metralla MK2 de 1970	118	40
Bultaco Metralla Mk2 Kit América de 1967	77	30
Bultaco Tralla 101 de 1958	87	38
Bultaco Tralla 101 de 1959	22	44
Bultaco TSS 175 de 1963	80	36
Bultaco TSS MK2 125 modelo 177	130	44
Bultacop Sherpa T 250	158	52
CLEVELAND		
Cleveland 20 de 1919	52	52
COFERSA		
Cofersa 125	174	50
COLOMET		
Colomet M 53 125 y 150 cc de 1953	62	46
CZ		
CZ 125 de 1962	37	44
DERBI		
Derbi 350 con sidecar de 1958	153	64
Derbi 74 Gran Sport de 1969	117	36
DKW		
DKW Sb 500 de 1939	46	44
DOUGLAS		
Douglas 4 HP de 1920	12	32
DUCATI		
Ducati 200 Elite de 1960	47	46
Ducati 250 bicilíndrica de 1957	154	64
Ducati 250 de luxe	139	80
Ducati 350 Competición clásicas	170	54
Ducati 500 Bicilíndrica G.P. de 1956	33	56
Ducati 750 GP de 1972	140	80
Ducati 750 GT de 1973	70	36
Ducati 750 SS de 1973	3	56
Ducati 98 S de 1953	143	80
Ducati Darmah 900 SD	172	54
Ducati Desmo 350 SCD de 1967	16	48
Ducati Mototrans 250 24 Horas	161	52
DUSCO		
Dusco 125 de 1957	82	28
ENFIELD		
Enfield Bullet de 1944	35	44
FOPI		
Fopi 125 STT de 1960	78	34

GILERA		
Gilera 125 bicilíndrica de 1956	125	38
Gilera 500/4 GP de 1957	113	28
Gilera LTE de 1936	20	38
Gilera Saturno 500 de 1953	7	42
HARLEY DAVIDSON		
Harley Davidson FL 74 de 1954	142	80
Harley-Davidson 42 WLA	150	58
Harley-Davidson B de 1926	44	68
Harley-Davidson Electra Glide FLH de 1972	27	42
Harley-Davidson Fl de 1946	2	24
Harley-Davidson KH de 1955	24	46
HERCULES		
Hercules W 2000 de 1979	138	42
HONDA		
Honda CB 350 Four	159	56
Honda CB 500 Four / Suzuki GT 380	177	56
Honda CB 750 F1 / Laverda 750 SF3	168	60
Honda CB 750 Four K2 de 1972	136	80
Honda CD 175 de 1973	31	42
Honda DR 93 Benly de 1962	20	46
Honda Gold Wing GL 1000	165	60
HUMBER		
Humber 600 de 1914	65	38
HUSQVARNA		
Husqvarna 500 de 1931	111	34
INDIAN		
Indian 101 Scout AMS de 1930	49	62
Indian Chief de 1942	2	24
Indian Four 403 de 1932	146	60
Indian Light Twin Model 0 de 1917	88	34
LAMBRETTA		
Lambretta 125 D de 1955	45	42
Lambretta 150 LI de 1961	38	46
LAVERDA		
Honda CB 750 F1 / Laverda 750 SF3	168	60
Laverda 750 SF de 1970	106	50
LINTO		
Linto 500 de 1967	18	50
LUBE-NSU		
Lube-NSU Renn 1 de 1959	41	44
MAGNAT-DEBON		
Magnat-Debon 4 CV - Terrot Motorette Nº 3	144	72
MATCHLESS		
Matchless G 45 de 1954	10	42
MEGOLA		
Megola Sport de 1921	29	46
MGC		
MGC 250 de 1932	104	40
MONTESA		
Bultaco Matador MK5 SD / Montesa Texas 175	155	62
Montesa B46/49 «Yaya» de 1947	85	40
Montesa Brio 110 de 1958	87	38
Montesa Brio 81 de 1957	28	50
Montesa Cota 247 Ulf Karlson	173	58
Montesa Impala de 1964	14	40
Montesa Impala Sport 250 Competición de 1966	74	42
Montesa King Scorpion de 1971	69	44
MOTO GUZZI		
Moto Guzzi 500 Dondolino	151	68
Moto Guzzi 500 Sport de 1928	133	52
Moto Guzzi 850 Eldorado	163	56
Moto Guzzi GT 17 de 1932	56	48
Moto Guzzi Hispania 65 de 1953	83	34
Moto Guzzi Hispania Z 98	156	66
Moto Guzzi Normale de 1921	30	38
Moto Guzzi V7 Sport de 1972	66	46
MOTOBECANE		
Motobecane 175 de 1923	19	38
MOTOR JOYCA		
Motor Joyca 2T para bicicleta de 1949	42	42
MOTOSACOCHE		
Motosacoche 206 Type Tourisme de 1926	98	34
Motosacoche Jubilé Sport de 1931	1	24
MV AGUSTA		
MV Agusta 125 GP Bialbero de 1953	127	48
MV Augusta 750 GT de 1973	59	50
MV Augusta 750 S de 1969	3	50
MV Augusta Sella GT 150 de 1961	17	30
NIMBUS		
Nimbus 750 militar de 1952	148	62
NORTON		
Norton 650 SS de 1965	4	50

ÍNDICE

	Nº	Pág.
Norton Manx 500 Daytona de 1950	58	44
Norton Manx Mularney de 1972	32	48

NSU

NSU Kettenkrad motoruga 1940	152	64
NSU Rennmax R22 de 1953	51	52

OSSA

Ossa 125 A «Palillos» de 1953	86	48
Ossa 175 GT de 1961	114	30
Ossa 250 AE72 de 1973	93	32
Ossa 250 E73 de 1973	93	32
Ossa Enduro 350	171	58
Ossa Yankee 500 SS	162	58

PARILLA

Parilla 175 Sport Bialbero de 1956	9	42

PEUGEOT-MOVESA

Peugeot-Movesa 125 55 TC	164	62

PUCH

Puch 350 GS de 1938	110	34

RIEJU

Rieju 175 T de 1956	147	62

ROVENA

Rovena 250 Sport de 1965	141	80

ROYAL ENFIELD

Royal Enfield C de 1934	24	54

RUDGE

Rudge Ulster 500 GP de 1930	124	58

SANGLAS

Sanglas 100 Sport de 1965	53	50
Sanglas 350 de 1945	90	38
Sanglas 350/3	132	38
Sanglas 500/2 Sidecar de 1955	34	34

SAROLÉA

Saroléa 37 Supersport de 1937	122	54

SEALEY

Sealey Condor 500 de 1972	8	34

SORIANO

Soriano Tigre de 1944	26	42

STANDARD

Standard CT 500 de 1932	14	48

SUNBEAM

Sunbeam 500 L7 De Luxe de 1947	39	60

SUZUKI

Honda CB 500 Four / Suzuki GT 380	177	56

TERROT

Magnat-Debon 4 CV - Terrot Motorette Nº 3	144	72
Terrot 175 LSO de 1930	68	36

TICKLE

Tickle T5 Manx de 1970	126	34

TRIUMPH

Triumph Bonneville de 1959	4	58
Triumph Daytona T100T 500 de 1970	96	32
Triumph Trident T150 de 1972	115	40
Triumph Trident T150 V de 1973	4	50

ULTIMA

Ultima Tipo B de 1923	55	46

UNIVERSAL

Universal SV de 1950	15	40

VELOCETTE

Velocette 250 GTP de 1931	57	62
Velocette LE MK II de 1950	102	30
Velocette Mark I Special de 1924	23	38
Velocette Mock Eight Special de 1950	21	46

VESPA

Vespa de 1953	13	44
Vespa N de 1953	25	46

VINCENT

Vincent Grey Flash 500 de 1950	13	38

ZÜNDAPP

Zündapp KS 600	137	78

HISTORIA DE MARCAS

Abadal	53	32
Abarth	18	92
ABC	171	62
Adler	30	22
Aero	80	22
AJS	177	64
Alfa Romeo	2	34
AMS	49	58
Anasagasti	56	38
Anglada	32	40
Aston Martin	14	34
Audi	69	30
Audi/Auto Unión	2	34
Auto Unión (I)	71	24
Auto Unión (II)	72	30
Auto Unión Tipo C 16 cilindros	154	56
Avia	115	34
Berliet	36	16
BMW	7	48
BMW	8	26
BMW	107	26
BMW/EMW	25	30
Boli y Cimera	140	42
Bond	79	26
Borgward	35	30
Borgward Iso	136	18
Brennabor	173	54
Bristol	85	26
BSA	20	44
Bugatti	8	14
Buick	72	22
Bultaco	22	50
Bultaco	128	38
Carrosserie Graber	161	32
Carrozeria Touring	160	50
Citroën (1919/36)	21	30
Clement Skoda	26	22
Cummins-Diesel	133	76
Checker	103	20
Daimler	111	26
Daimler-Benz	124	50
David	28	16
Delage	114	22
Delahaye	31	26
Delaunay-Belleville	59	14
Derbi	13	48
Diatto	64	24
Dixi	65	30
DKW	25	44
DKW (1950-1963)	143	44
DKW (1963-1975)	144	46
DKW/Ifa	29	38
Donier y Zündapp	130	18
Ducati	16	54
Ducati	131	48
Duesenberg	41	30
Duesenberg	109	20
Elizalde	60	26
Enasa-Pegaso I	147	42
Enasa-Pegaso II	148	48
Enmasa	121	44
Eucort	59	44
Factorías Nápoles: camiones y autobuses Nazar	142	42
FADISA	131	18
Felber	57	46
Ferrari	11	18
Fiat	16	42
Ford	6	34
Ford en competición	166	44
Gutbrod	152	40
Hanomag	67	26
Hansa y Hansa-Lloyd	129	30
Harley-Davidson	10	48
Hispano-Argentina	57	34
Hispano-Guadalajara	62	34
Hispano-Guadalajara	114	28
Hispano-Suiza	2	42
Hispano-Suiza	9	36
Hispano-Suiza en América	110	22
Hispano-Suiza versus Rolls-Royce	139	32
Honda	58	32
Horch	68	22
Hotchkiss	57	50
Humber	29	28
Imfap	61	32
Industrias motorizadas Onieva (Roa)	129	36
Isetta	74	30
Jaguar	4	76
Karmann	73	22
Lambretta (España)	45	48
Lancia (I)	22	14
Lancia (II)	23	22
Lohner	94	22
Loryc	35	24
Loryc	133	41
Lotus	13	32
Lloyd	118	16
MAFSA: vehículos todo terreno IPV	141	44
Magirus-Deutz 1955 y 1962 de bomberos	150	42
Martini	95	24
Maserati	20	34
Mavisa	28	56
Maybach	117	24
Melkus Wartburg	27	34
Mercedes Benz	1	28
Messerschmitt	40	36
Metalurgica de Santa Ana	120	36
Miele	126	22
Montesa	18	48
Monteverdi	46	32
Moto Guzzi	2	30
Motobécane	19	46
Motor Ibérica: Vehículos industriales y agrícolas Ebro	109	30
Museo Chrysler en Detroit	146	66
Museo Peugeot de Sochaux	151	6
MV Augusta	11	44
Nacional G	42	28
Nacional Pescara	28	40
Nacional Pescara	50	88
NAG	66	40
NSU (I)	64	42
NSU (y II)	63	52
Oldsmobile: 100 años	121	32
Opel	18	34
Ossa	24	52
Peugeot Grand Prix 1912/13	131	72
Pic-Pic	44	46
Porsche	131	36
Protos	98	22
PTV	44	30
Puch	31	48
Reliant	83	22
Renault	7	32
Rochet-Schneider	115	28
Röhr	101	22
Rolls-Royce	12	24
Rover	20	34
Rumpler	113	22
S.A.V.A.	123	48
Saab	19	28
Sanglas	9	48
Saurer	81	42
Scania y Vabis	43	28
Scooters Fend	40	36
Seat	50	32
Skoda en competición	147	56
Slaby-Beringer	132	20
Stoewer	82	22
Stutz	42	38
Tatra (I)	53	40
Tatra (II)	54	30
Trabant	33	28
Trimak	125	32
Triumph	12	38
V.I.A.S.A.	119	60
Velocette	23	42
Vespa	5	48
Vespacar	145	48
Voisin	128	20
Volkswagen	122	32
Volkswagen	122	38
Volvo	5	40
Wanderer	70	30
Westfalia	97	
ZF	153	40
Zündapp	27	48

TALLER CLÁSICO

Bujías: elección y cuidados	131	50
Carburador Solex 32 PAITA: Reparación y ajuste	132	44
Carburador Weber 40 IDF	133	58
Carburadores SU	143	50
Cuidado de la carrocería	170	64
Desgüaces: Tesoros oxidados	171	68
Desmontando el motor	150	64
Diagnosticar problemas en el arranque	123	52
Diagnóstico de ruidos	129	48
El despiece del motor	151	74
El embrague: evolución y averías	138	48
El motor Wankel: pistones giratorios	138	32
El Seat 600 siempre a punto	134	36
El Sistema de Encendido	160	62
El sistema de refrigeración	146	68
Frenos de tambor (I)	121	56
Frenos de tambor (II)	122	60
Futuro sin plomo: inconvenientes y alternativas	141	50
Gasolina sin plomo	125	48
La culata	136	48
La despensa del taller: Productos para el automóvil	142	46
La dirección: descripción y diagnosis	147	68
La magneto y su conservación	120	42
Las herramientas del aficionado	162	64
Las herramientas del aficionado (II)	163	62
Mantenimiento en periodo de inmovilidad	157	58
Mantenimiento: Más vale prevenir...	156	72
Montaje del motor (I): Bloque y cigüeñal	126	40
Montaje del motor (II): pistones y culata	127	58
Pequeños conocimientos mecánicos	161	58
Pre ITV: Todo en orden	145	62
Reparaciones de emergencia	159	62
Restauración: 2 CV	158	58
Restauración: Alfa Romeo Giulietta	169	68
Restauración: Borgward Isabella Coupé	168	68
Restauración: Mercedes 190 SL	177	70
Restauración: Mercedes tipo Pontón	167	62
Restauración: Seat 124 Sport	137	44
Técnicas de desmontaje	149	68
Tornillos rebeldes	165	68
Tornillos, tuercas, arandelas...	164	68

Excelencias de Agro de Bazán S.A. en su casa

Granbazán

AGRO DE BAZAN S.A.

MAS DE BAZAN

Lote 1 (149 €)

2 Granbazán Limousin
5 Granbazán Verde
5 Granbazán Ambar

Lote 2 (76 €)

2 Marcdebazán Orujo de Galicia
2 Marcdebazán Licor de Hierbas
1 Marcdebazán Licor de Café
1 Marcdebazán Aguardiente Tostada

Lote 3. Foie del Perigord Granbazán (129 €)

6 Botes de cristal de "Foie Gras de Canard Entero" de 190 grs. netos

Lote 4. 20 latas Granbazán de 65 grs. del Perigord (76 €)

5 de "Bloque de Foie Gras de Canard en Trozos Trufado" (3% Trufa)
5 de "Bloque de Foie Gras de Canard"
5 de "Paté de Foie de Canard Trufado" (50% Foie y 3% Trufa)
5 de "Paté de Foie Gras de Canard, receta Perigord (50% de Hígado)

Lote 5 (70 €)

Caja de 12 botellas de Mas de Bazán Crianza 1999.

Lote 6 (60 €)

Caja de 12 botellas de Mas de Bazán Fermentado en Barrica 1999.

- PUEDEN REALIZAR SUS **PEDIDOS** POR **E-MAIL** (agrodebazan@agrodebazansa.es) **POR FAX** (986 555 799) Y POR **TELÉFONO** (986 555 562 / 986 561 344)
- PUEDEN EFECTUAR EL **PAGO CON TARJETA DE CRÉDITO** (indicando número y fecha de caducidad) O **CONTRA REEMBOLSO.**
- LOS PRECIOS QUE SE RELACIONAN **INCLUYEN I.V.A. Y LOS PORTES SERÁN PAGADOS EN LOS PEDIDOS SUPERIORES A 120,00 €. YA SEAN UNO O MÁS LOTES** (Baleares y Canarias portes debidos).
- MERCANCÍA SERÁ PUESTA EN EL DOMICILIO QUE VDS. NOS INDIQUEN, INCLUSO AL DE LA PERSONA QUE QUISIERA OBSEQUIAR
- EN CASO DE GRANDES PEDIDOS, LES ROGAMOS NOS CONSULTEN PARA ADAPTARNOS A SUS NECESIDADES.

GUÍA DE COTIZACIONES

La mejor base para orientarse sobre el valor de un vehículo de colección

Dada la dificultad para conocer el auténtico valor de muchos vehículos de colección en nuestro mercado, sumada al hecho de que en la actualidad cada día se compran y se venden más coches fuera de nuestras fronteras, las cotizaciones de Motor Clásico están realizadas teniendo en cuenta los valores en 6 países europeos y en los EE.UU. publicados por la importante guía **InterClasic**, realizada por **EUROTAX**. Esta guía se elabora a partir de los precios de subastas, anuncios, transacciones entre particulares y las ventas de profesionales. **La cotización de Motor Clásico** corresponde a la media aritmética obtenid de la cotización en Alemania, Francia, Gran Bretaña, Italia, Holanda, Suiza y EE.UU. **Esta lista no pretende ser ley, sino una buena orientación** para todo aquel que precise valorar un coche de colección, dando una cifra máxima, que corresponde a un vehículo en excelentes condiciones, punto de partida para ir bajando hasta un mínimo, para aquellos que necesitan de una profunda restauración.

Tipos de carrocería

HC: **Horsless Carriage** • Pht: **Phaeton** • Spd: **Spider** • Ton: **Toneau** • Tou: **Tourer (Torpedo)** • Rds: **Roadster** • Cab, Ca2, Ca4: **Cabriolet (2 y 4 p.)** • Cbl, Cb2, Cb4: **Cabriolet-limusine (2 y 4 p.)** • Lan: **Landau** • Sdc: **Sedanca** • Plm: **Pullman** • Sed, 2dS, 4dS: **Sedan (2 y 4 p.)** • Htp: **Hardtop** • Cpé: **Coupé** • Com: **Competition** • Sta: **Station Wagon** • Pic: **Pickup** • Off: **Off Road.**

Valoración en función de su estado

✚ Este valor corresponde a un vehículo en excelente estado de origen o restaurado según las más estrictas normas de este arte, que no tiene ningún defecto mecánico y al que no le falta ningún elemento ni detalle, tanto en su interior como en su exterior. Un estado poco frecuente que, incluso, puede ser superado por piezas excepcionales.

▬ La columna de la derecha corresponde a un vehículo no restaurado, defectuoso, casi completo, pero prácticamente inservible para circular, que puede tener claros síntomas de corrosión en su carrocería, y en el que hay que hacer una fuerte inversión para restaurar. Su estado aún no ha llegado al de simple donante de piezas y puede ser recuperado.

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros +	euros -
ABARTH (I)				
1000 Bialbero	Com	60-64	28200	5400
1000 TC Berlina	2dS	62-65	12600	2400
1000 TC Berlina Corsa	2dS	63-71	18000	3600
1000 TC Berlina Radiale	2dS	66-71	25200	4800
595 SS / 695 SS	2dS	63-71	9600	2400
695 SS Assetto Corsa	2dS	65-71	10200	2400
AC (GB)				
Ace (AC Engine)	Rds	53-63	39000	7800
Ace (Bristol Engine)	Rds	56-63	52200	9600
Ace (Ford Engine)	Rds	61-62	46800	9000
Aceca (AC Engine)	Cpe	54-63	32400	6000
Aceca (Bristol Engine)	Cpe	56-63	40800	7800
Aceca (Ford Engine)	Cpe	61-62	36000	6600
Greyhound (AC Engine)	2dS	59-63	23400	4800
Greyhound (Bristol Engine)	2dS	59-63	25800	4800
Cobra 260	Rds	62-	103200	24000
Cobra 289	Rds	63-65	115200	26400
Cobra 427	Rds	65-67	145800	33000
Cobra 289 Mk III	Rds	67-68	121200	27600
428	Cpe	66-73	29400	6000
428 Frua	Cab	66-73	42600	8400
ALFA ROMEO (I)				
RL	Tou	22-28	99000	22800
6C 1500	Sed	27-29	86400	19800
6C 1500	Tou	27-29	106200	24600
6C 1500	Rds	27-29	120000	27600
6C 1750	Rds	29-33	160800	36600
6C 1750	Tou	29-33	124800	28200
6C 1750	Sed	29-33	106200	24600
6C 1900	Cpe	32-34	97200	22200
6C 1900	Sed	32-34	88800	20400
6C 2300	Sed	34-39	105000	24000
6C 2300	Cpe	34-39	116400	26400
6C 2300	Cab	34-39	133800	30600
6C 2500 Turismo	4dS	39-42	37800	7800
6C 2500 Sport	Cab	39-42	79200	18600
6C 2500 Sport	2dS	39-42	63000	14400
6C 2500 Super Sport	Cpe	39-42	79200	18600
6C 2500 Super Sport	Cab	39-42	97200	22200
6C 2500 Turismo	4dS	47-50	35400	7800
6C 2500 S Freccia d'Oro	2dS	46-53	58200	13200
6C 2500 Sport	Cab	46-53	73200	16800
6C 2500 Super Sport	Cab	46-53	88800	20400
6C 2500 Super Sport	Cpe	46-53	73200	16800
1900	4dS	50-54	12600	2400
1900 ti	4dS	52-54	13800	2400
1900 Super	4dS	54-59	11400	2400
1900 ti Super	4dS	54-57	15000	3000
1900 Primavera	2dS	55-57	15000	3000
1900 Sprint	Cpe	51-54	42000	9000
1900 Sprint	Cab	51-54	55800	12000
1900 Super Sprint	Cpe	54-55	46200	9600
1900 C Super Sprint	Cpe	56-58	42600	9000
2000	4dS	58-62	10800	2400
2000 Spider	Cab	58-61	22800	4200
2000 Sprint	Cpe	60-62	18600	3600
2600	4dS	62-69	12000	2400
2600 De Luxe OSI	4dS	65-69	15000	3000
2600 Sprint	Cpe	62-67	19800	4200
2600 Sprint Zagato	Cpe	65-67	48000	10200
2600 Spider	Cab	62-65	25200	4800
Giulietta Berlina	4dS	55-63	10800	1800
Giulietta Berlina ti	4dS	57-65	12600	2400
Giulietta Sprint	Cpe	54-62	16200	300
Giulietta Sprint Veloce S I	Cpe	56-58	23400	480
Giulietta Sprint Veloce S II	Cpe	58-62	19200	420
Giulietta Sprint Speciale	Cpe	57-62	23400	480
Giulietta Sprint Zagato	Cpe	58-61	56400	1200
Giulietta Sprint Zagato	Cpe	61-62	67200	1380
Giulietta Spider	Cab	55-62	19800	360
Giulietta Spider Veloce S I	Cab	56-60	21000	360
Giulietta Spider Veloce S II	Cab	60-62	22800	420
Giulia 1600 Sprint	Cpe	62-64	15000	300
1300 Sprint	Cpe	62-65	13200	240
Giulia 1600 Spider	Cab	62-65	19200	360
Giulia 1600 Spider Veloce	Cab	64-65	21000	360
Giulia 1600 Ti	4dS	62-67	7800	1200
Giulia 1600 Ti Super	4dS	63-64	20400	3600
Giulia 1300/1300 Ti	4dS	64-72	6600	1200
Giulia 1600 Super	4dS	65-72	8400	1200
Giulia 1600 S	4dS	68-70	7200	1200
Giulia 1300 Super	4dS	70-72	6600	1200
Giulia Super/N. Super 1,3	4dS	72-77	6000	1200
Giulia Super/N. Super 1.6	4dS	72-77	6600	1200
Giulia 1600 Sprint GT	Cpe	63-66	11400	2400
Giulia 1600 Sprint Speciale	Cpe	63-66	21000	4200
Giulia 1600 Sprint Veloce	Cpe	65-68	12600	2400
Giulia 1600 Sprint GTC	Cab	64-66	16800	3600
TZ 1	Com	63-65	114600	26400
Giulia 1600 Sprint GTA	Cpe	65-67	37200	7200
Giulia 1300 GT Junior	Cpe	66-72	9600	1800
Giulia 1300 GTA Junior	Cpe	68-72	30000	4800
Giulia GT 1.3/1.6 Junior	Cpe	72-76	8400	1800
Giulia 1300 GT Junior Zagato	Cpe	70-72	15000	2400
Giulia 1600 GT Junior Zagato	Cpe	72-76	16200	3000
1750 GT Veloce	Cpe	67-72	10800	2400
2000 GT Veloce	Cpe	71-77	10200	1800
1600 Spider Duetto	Cab	66-68	13800	2400
1750 Spider Veloce	Cab	67-69	14400	2400

1750 Spider Veloce	Cab	69-72	10800	2400
1300 Spider Junior	Cab	68-69	12600	2400
1300 Spider Junior	Cab	69-75	10200	1800
1600 Spider Junior	Cab	72-75	9600	1800
2000 Spider Veloce	Cab	71-77	10800	1800
Spider 1.6/2.0	Cab	77-82	9000	1800
1750 Berlina	4dS	67-72	6000	2400
2000 Berlina	4dS	71-77	6600	1200
Montreal	Cpe	70-77	18600	3600
Alfasud	Sed	72-80	1800	600
Alfasud Giardinetta	Sta	75-80	1800	600
Alfasud Sprint	Cpe	76-79	3000	600
Alfasud Sprint Veloce	Cpe	79-83	3000	600
Alfetta	4dS	72-84	2400	600
Alfetta 2000	4dS	77-84	2400	600
Alfetta GT	Cpe	74-76	3000	600
Alfetta GTV 2000	Cpe	76-80	3600	600
Alfetta GTV 6 2.5	Cpe	79-87	4800	600
Alfa 6	4dS	79-86	2400	600
Giulietta	4dS	78-85	2400	600

AMILCAR (F)

CC	Rds	21-30	21000	4200
CC	Tou	21-30	18600	3600
C4	Rds	22-25	18600	3600
G/L/M	2dS	25-35	13800	3000
G/L/M	Tou	25-35	16800	3600
CGS	Rds	26-29	27600	5400
CGSs	Rds	26-29	30000	6000
C6	Rds	26-30	45600	8400
C8/C8S	Cab	29-33	20400	4200
N7 PTgase	Rds	35-37	21000	4200
N7 PTgase	Sed	35-37	15600	3000

ASA (I)

1000 GT	Cpe	62-68	22800	4800
1000 GT	Cab	63-66	25200	4800
411	Cpe	65-68	16200	3600

ASTON MARTIN (GB)

1,5 Litre SV	Rds	21-25	60600	13200
1,5 Litre OHC	Rds	27-32	79800	16800
International	Rds	27-32	103200	24000
Le Mans	Rds	32-33	115800	27000
Ulster	Rds	34-36	135000	32400
MK II	Tou	34-36	64200	13800
MK II	2dS	34-36	50400	10800
MK II	Rds	34-36	79200	16800
MK II	Cab	34-36	59400	12600
2 Litre	Tou	36-39	47400	10200
2 Litre	Cab	36-40	47400	10200
2 Litre	Rds	36-40	66000	14400
2 Litre	2dS	36-40	33600	6600
2 Litre (DB 1)	Rds	48-50	58800	12600
DB 2	Cpe	49-53	48000	13800
DB 2	Cab	49-53	72000	16800
DB 2/4	Cpe	53-55	43200	9000
DB 2/4	Cab	53-55	66600	15600
DB 2/4 Mk II	Cab	55-57	66600	15600
DB 2/4 Mk II	Cpe	55-57	43200	9000
DB 2/4 Mk III	Cab	57-59	79200	18600
DB 2/4 Mk III	Cpe	57-59	42000	10200
DB 4	2dS	58-63	57000	12000
DB 4 GT	Cpe	59-63	153600	39600
DB 4 Convertible	Cab	61-63	106200	24600
DB 5	Cpe	63-65	67200	13800
DB 5 Vantage	Cpe	63-65	70200	14400
DB 5 Volante	Cab	63-66	96000	22200
DB 6	Cpe	65-70	48600	10200
DB 6 Vantage	Cpe	65-70	55800	12000
DB 6 Volante	Cab	66-70	87600	19800
DBS	Cpe	66-73	27600	6000
DBS Vantage	Cpe	66-73	37200	7800
DBS V8	Cpe	69-72	30600	6600
V8	Cpe	73-78	37800	8400
V8	Cpe	78-86	43800	9000
V8 Vantage	Cpe	77-86	46800	9600
V8 Volante	Cab	78-86	66000	15000
Lagonda	4dS	76-86	27600	6000

AUDI (D)

Front UW 225	4dS	35-38	25800	6000
Front UW 225	Cab	35-38	33600	7200
Typ 920	Cab	38-40	35400	7800
72	2dS	65-68	3000	600
80	2dS	66-68	3000	600
Super 90	2dS	66-70	3600	600
60	Sed	68-72	2400	600
60 Variant	Sta	68-72	3000	600
75	Sed	68-72	3000	600
75 Variant	Sta	68-72	3000	600
100	4dS	68-76	3000	600
100 S/LS	4dS	68-76	2400	600
100 S Coupe	Cpe	70-76	6000	1200
80	Sed	72-78	1800	600
80 GT / GTE	Sed	72-78	2400	600
50	2dS	75-78	1200	600
Quattro Turbo	Cpe	80-89	7800	1200
Quattro Turbo Sport	Cpe	83-86	47400	10200
Quattro Turbo 20V	Cpe	89-91	9600	1200

AUSTIN (GB)

A 30	Sed	51-56	3600	600
A 30 Countryman	Sta	54-56	4200	1200
A 35	Sed	56-59	4200	600
A 35 Countryman	Sta	56-62	4200	1200
A 40 Dorset/Devon	Sed	47-52	4800	1200
A 40 Sports	Cab	50-53	8400	1800
A 40 Somerset	Sed	52-54	4200	1200
A 40 Somerset	Cab	52-54	8400	1800
A 40 Farina	2dS	58-68	3600	600
A 40 Farina Countryman	Sta	58-68	4200	600
A 40/A 50 Cambridge	4dS	54-57	4800	1200
A 55 Cambridge	4dS	57-61	4200	1200
A 60 Cambridge	4dS	61-69	4800	1200
A 70 Hampshire	4dS	48-50	5400	1200
A 70 Hereford	Cab	50-52	7800	1200
A 70 Hereford	4dS	50-54	4800	1200
A 90 Atlantic	Cab	48-50	21000	3600
A 90 Atlantic	Cpe	49-52	16800	3000
A 90 Westminster	4dS	54-56	4800	1200
A 95/A 105 Westminster	4dS	56-59	5400	1200
A 99 Westminster	4dS	59-61	5400	1200
A 110 Westminster	4dS	61-68	5400	1200
A 125 Sheerline	4dS	47-53	10200	1800
A 125 Sheerline	Plm	47-53	11400	1800
A 135 Princess	Plm	47-59	12000	1800
A 135 Princess	4dS	47-59	11400	1800
FX 3 Taxi	Plm	48-58	6000	1200
FX 4 Taxi	Plm	58-72	4800	1200
FX 4 Taxi	Plm	72-84	5400	1200
Champ	Off	54-56	9600	1800
Mini 850 Mk I	2dS	59-67	5400	1200
Mini 850 Countryman	Sta	60-67	6000	1200
Mini Cooper 997	2dS	61-64	9600	1800
Mini Cooper S 1071	2dS	63-64	12000	2400
Mini Cooper S 970	2dS	64-	13200	2400
Mini Cooper 998 Mk I	2dS	64-67	8400	1200
Mini Cooper S 1275 Mk I	2dS	64-67	12000	2400
Mini 850 / 1000 Mk II	2dS	67-69	4200	1200
Mini 1000 Countryman	Sta	67-69	5400	1200
Mini Cooper 998 Mk II	2dS	67-69	7800	1200
Mini Cooper S 1275 Mk II	2dS	67-69	10800	1800
Mini Moke	Cab	64-68	7800	1200
1100/1300	Sed	63-74	2400	600
1100/1300	Sta	66-74	2400	600
1300 GT	Sed	69-74	2400	600
3 Litre	Sed	68-71	3000	600
1800/2200	Sed	68-75	1800	600
Maxi	Sed	69-81	1800	600
Allegro	Sed	73-79	1200	600
Allegro	Sta	75-79	1200	600
Princess	Sed	75-82	1800	600

AUSTIN-HEALEY (GB)

100-4 BN 1	Rds	52-55	27600	5400
100-4 BN 2	Rds	55-56	30000	6000
100 S	Rds	54-55	92400	21000
100 M	Rds	55-56	36000	7200
100-6 BN 4	Rds	56-57	25200	4800
100-6 BN 6	Rds	57-59	27600	5400
3000 BN 7 Mk I	Rds	59-61	36600	7200
3000 BT 7 Mk I 2+2	Rds	59-61	30000	6000
3000 BN 7 Mk II	Rds	61-62	39000	7200
3000 BT 7 Mk II 2+2	Rds	61-62	31800	6000
3000 BJ 7 Mk IIa	Cab	62-64	34200	6600
3000 BJ 8 Mk III Ph. I	Cab	64-65	37200	7200
3000 BJ 8 Mk III Ph. II	Cab	65-68	39000	7200
Sprite Mk I	Rds	58-61	12000	2400
Sprite Mk II	Rds	61-62	9000	1800
Sprite Mk II 1100	Rds	62-64	8400	1800
Sprite Mk III	Cab	64-66	9000	1800
Sprite Mk IV / Mk V	Cab	66-71	9600	1800

AUTHI (E)

Morris 1100/1300	Sed	67-72	2400	600
Mini 850	2dS	68-70	2700	600
Mini 1000 E	2dS	68-70	4200	900
Mini 1275 C	2dS	68-70	5700	900
Mini Van	Sta	68-70	3000	900
Mini 850	2dS	71-75	1800	480
Mini 1000	2dS	71-75	2100	600
Mini 1275 GT	2dS	71-75	3900	900
Mini Cooper 1300	2dS	71-75	5250	1200
MG 1300 S	Sed	71-72	3300	600
Austin Victoria de Luxe	Sed	72-75	2400	600

AUTOBIANCHI (I)

Bianchina 500 DB	Cpe	57-63	4200	1200
Bianchina 500 Convertibile	Cab	60-69	6000	1200
Bianchina 500 DBA	2dS	62-69	3000	600
Bianchina 500 Panoramica	Sta	60-70	2400	600
Bianchina 500 Giardiniera	Sta	70-77	2400	600
Stellina	Cab	64-65	5400	1200
Primula	Sed	64-70	2400	600
Primula Coupe	Cpe	65-68	2400	600
Primula Coupe S	Cpe	68-70	3000	600
A 111	2dS	69-72	1800	600
A 112-900	2dS	69-85	1800	600
A 112-1000	2dS	73-85	1800	600
A 112 Abarth	2dS	71-77	2400	600
A 112 Abarth 70HP	2dS	74-85	3000	600

BENTLEY (GB)

3 Litre	Tou	21-27	115800	26400
3 Litre	Rds	21-27	121800	27600
3 Litre	4dS	21-27	89400	20400
6,5 Litre	Rds	26-31	334200	76200
6,5 Litre	Plm	26-31	202800	46200
6,5 Litre	Tou	26-31	305400	69600
4,5 Litre	Cab	27-31	147600	33600
4,5 Litre	Tou	27-31	163200	37200
4,5 Litre	4dS	27-31	98400	22800
4,5 Litre	Rds	27-31	173400	39600
4,5 Litre	Cpe	27-31	109200	25200
4,5 litre Supercharged	Rds	29-32	510000	116400
4,5 litre Supercharged	Tou	29-32	466200	106200
8 Litre	Plm	30-31	358200	79800
8 Litre	Tou	30-31	510000	115200
8 Litre	Cab	30-31	462000	103800
3,5 Litre	Sed	33-36	48000	11400
3,5 Litre	Sdc	33-36	51600	12600
3,5 Litre	Cab	33-36	70800	16800
3,5 Litre	Tou	33-36	76800	18000
4,25 Litre	Cab	36-39	85200	19800
4,25 Litre	Sdc	36-39	57000	13800
4,25 Litre	Tou	36-39	88800	20400
4,25 Litre	Sed	36-39	52200	12600
Mark VI	Cab	46-52	60000	12000
Mark VI	4dS	46-52	27000	5400
R-Type	4dS	52-55	30000	6000
R-Type	Cab	52-55	67800	15600
R-Type Continental	Cpe	52-55	119400	27600
S 1	4dS	55-59	32400	6000
S 1	Cab	55-59	72600	14400
S 1 Continental	Cpe	55-59	73200	16800
S 1 Continental	Cab	55-59	125400	28800
S 1 Cont. Flying Spur	4dS	58-59	67800	15600
S 2	4dS	59-62	30600	6000
S 2	Cab	59-62	64800	15000
S 2 Continental	Cab	59-62	91200	21000
S 2 Continental	Cpe	59-62	67800	15600
S 2 Cont. Flying Spur	4dS	59-62	63600	15000
S 3	4dS	62-66	34800	6600
S 3	Cab	62-66	54000	12600
S 3 Continental	Cab	62-66	91200	21000
S 3 Continental	Cpe	62-66	73800	16800
S 3 Cont. Flying Spur	4dS	62-66	81000	18600
T 1	Sed	65-70	25200	4800
T 1	Sed	70-77	22800	4800
T 1 Mulliner/Park Ward	Cpe	66-70	34800	6600
T 1 Mulliner/Park Ward	Cab	67-70	46800	9600
Corniche	Cab	71-84	46800	10800
Corniche	Cpe	72-84	34800	6600
T 2	Sed	77-80	27600	5400
Mulsanne / Mulsanne S	4dS	80-92	37800	7200
Mulsanne Turbo / Turbo R	4dS	82-92	43200	8400
Eight	4dS	84-92	33600	6600
Continental	Cab	84-92	72600	16800

BMW (D)

3/15 PS	2dS	28-32	10200	2400
3/15 PS	Cab	28-32	12600	2400
3/15 PS	Tou	28-32	13200	3000
3/15 PS	Rds	28-32	13800	3000
3/20 PS	Rds	32-34	15000	3000
3/20 PS	2dS	32-34	10800	2400
3/20 PS	Tou	32-34	13800	3000
3/20 PS	Cab	32-34	13200	3000
303	2dS	33-34	13200	3000
303	Cab	33-34	17400	3600
309	2dS	34-36	11400	2400
309	Cab	34-36	14400	3000
315/1 Sport	Rds	34-36	52200	12600
315	Cab	34-36	25800	6000
315	2dS	34-37	13200	3000
319/1 Sport	Rds	34-36	57000	13800
319	Cab	35-37	28200	6000
319	2dS	35-37	16200	3600
320 / 321	2dS	37-41	18000	3600
320 / 321	Cab	37-41	28200	6000
326	Cab	36-41	51600	12600
326	4dS	36-41	21600	4200
327	Cab	37-41	66000	15600
327	Cpe	38-41	48000	11400
327/28	Cpe	38-41	59400	13800
327/28	Cab	38-41	70200	16800
328	Rds	37-39	116400	27000
335	Sed	39-41	35400	7800
501	4dS	52-55	13800	2400
501	4dS	55-58	12600	2400
501 V8	4dS	55-58	13800	2400
502 2,6 Liter	4dS	54-61	13800	2400
502 3,2 Liter	4dS	55-61	18000	3000
502 3,2 Liter Super	4dS	57-61	19800	3600
503	Cab	56-59	72000	16800
503	Cpe	56-59	47400	10200
507	Cab	56-59	162000	37200
2600	4dS	61-63	13800	2400
3200 L	4dS	61-63	18000	3000
3200 S	4dS	61-63	19800	3600
3200 CS	Cpe	62-65	27000	5400

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros	
			+	-
Isetta 250	Cpe	55-62	6600	1200
Isetta 300	Cpe	55-62	7200	1200
600	2dS	57-59	7200	1200
700	2dS	59-62	4200	600
700 Coupe	Cpe	59-64	4800	1200
700 Sport	2dS	60-64	4800	1200
700 Sport Coupe	Cpe	60-63	6000	1200
700 Cabriolet	Cab	61-64	8400	1200
700 LS	2dS	62-65	4200	600
700 LS Coupe	Cpe	64-65	5400	1200
1500	4dS	62-64	4800	1200
1600	4dS	64-66	5400	1200
1800	4dS	63-72	5400	1200
1800 Ti	4dS	64-66	9000	1800
1800 Tisa	4dS	64-65	18600	3000
2000	4dS	66-72	5400	1200
2000 Ti/tii/tilux	4dS	66-72	9600	1800
2000 C/CS	Cpe	65-69	10800	1800
1600-2	2dS	66-71	3600	600
1600-2 Cabrio	Cab	67-71	10800	1800
1600 ti	2dS	67-68	5400	1200
1502	2dS	75-77	3000	600
1602	2dS	71-75	4200	600
1600 Touring	3dS	71-73	4800	1200
1802	2dS	71-75	4200	1200
1800/1802 Touring	3dS	71-74	5400	1200
2002	2dS	68-75	4800	1200
2000/2002 Touring	3dS	71-74	6000	1200
2002 Targa	2dS	71-75	9600	1800
2002 Cabrio	Cab	71-75	13200	2400
2002 ti/tii	2dS	68-75	7800	1200
2002 ti/tii Touring	3dS	71-74	8400	1200
2002 Turbo	2dS	73-75	13200	2400
2500	4dS	68-77	5400	1200
2800	4dS	68-74	6000	1200
2.8 L	4dS	75-77	5400	1200
3.0 S/Si	4dS	71-77	9000	1800
3.3 L/Li	4dS	74-77	9600	1800
2800 CS	Cpe	68-71	10800	1800
3.0 CS/CSi	Cpe	71-75	12600	2400
3.0 CSL	Cpe	71-75	20400	3600
2.5 CS	Cpe	74-75	9000	1800
316 / 318	2dS	75-80	1800	600
320 / 320i	2dS	75-77	2400	600
320/6	2dS	77-82	2400	600
323i	2dS	78-82	3000	600
323i Baur	Cab	78-82	5400	1200
518	4dS	74-81	2400	600
520 / 520i	4dS	74-77	2400	600
520/6	4dS	77-81	3000	600
525	4dS	73-81	3000	600
528 / 528i	4dS	75-81	3600	600
M 535i	4dS	80-81	4200	1200
628 CSi/633 CSi	Cpe	76-88	7800	1200
635 CSi	Cpe	78-89	9000	1800
M 635 CSi	Cpe	84-89	11400	2400
728 - 733i	4dS	77-80	3600	600
M1	Cpe	78-81	72600	16800
BORGWARD (D)				
Hansa 1500	Sed	50-51	7200	1200
Hansa 1500	Cab	50-51	10200	1800
Hansa 1800	Sed	52-54	7200	1800
Hansa 2400	4dS	52-55	12600	2400
Hansa 2400	4dS	55-58	13200	2400
Isabella	Cab	54-57	16200	3000
Isabella	2dS	54-61	7800	1200
Isabella	Sta	55-61	8400	1200
Isabella TS	2dS	55-61	8400	1200
Isabella TS	Cab	59-61	18000	3000
Isabella Coupe	Cpe	57-61	14400	2400
P 100	4dS	60-61	12600	2400
BUGATTI (F)				
Brescia	Rds	20-26	89400	21000
30	Tou	22-26	108600	25200
35 / 35 A	Com	24-30	376200	87000
35 C compress.	Com	26-30	421800	98400
35 T	Com	27-30	396000	91800
35 B compress.	Com	27-30	446400	103200
37 / 37 A	Rds	26-31	183600	42600
40	Rds	26-30	119400	27600
40	Tou	26-30	105600	24600
40	Cpe	26-30	94200	22200
43 / 43 A	Tou	27-31	330000	75600
44	Cab	27-30	110400	26400
44	Rds	27-30	131400	30600
44	Tou	27-30	118200	27600
46	2dS	29-36	144000	33600
46	Cab	29-36	275400	64800
49	Cab	30-34	175200	41400
49	2dS	30-34	121200	28200
55	Rds	32-35	497400	115200
57 Ventoux	2dS	34-39	250200	57000
57 Stelvio	Cab	36-39	293400	181800
57 Atalante	Cpe	37-39	535800	124200
57 Galibier	4dS	37-39	186000	43800
57 C Stelvio	Cab	37-39	325200	74400
57 C Atalante	Cpe	37-39	577200	133200
CADILLAC (US)				
61	Sed	46-49	16200	3000
61	Cpe	46-49	18600	3000
62	Sed	46-49	16200	3000
62	Cab	46-49	35400	6600
62	Cpe	46-49	19200	3600
62 De Ville	Htp	49-	25200	4200
60 Special	Sed	46-49	19800	3600
75 Fleetwood	Sed	46-49	20400	3600
75 Fleetwood	Plm	46-49	24000	4800
61	Sed	50-51	14400	2400
61	Cpe	50-51	17400	3600
62	Cab	50-52	28800	5400
62	Sed	50-52	14400	2400
62	Cpe	50-52	19800	3600
62 De Ville	Htp	50-52	18600	3600
60-S	Sed	50-52	19200	3600
75 Fleetwood	Sed	50-52	20400	3600
75 Fleetwood	Plm	50-52	21600	4200
62	Cpe	53-	23400	4200
62	Sed	53-	16800	3000
62	Cab	53-	34800	6600
62 De Ville	Htp	53-	26400	4800
60-S	Sed	53-	23400	4200
75 Fleetwood	Plm	53-	28200	5400
75 Fleetwood	Sed	53-	25800	4800
Eldorado	Cab	53-	62400	12600
62	Sed	54-56	13800	2400
62	Cpe	54-56	22200	4200
62	Cab	54-56	33000	6600
62 De Ville	Htp	54-56	21600	3600
60-S	Sed	54-56	22200	3600
75 Fleetwood	Plm	54-56	26400	5400
75 Fleetwood	Sed	54-56	22200	4200
Eldorado	Cab	54-	46800	9000
Eldorado	Cab	55-	33600	6600
Eldorado Biarritz	Cab	56-	31200	6000
Eldorado Seville	Htp	56-	28200	5400
62	Cab	57-	31200	6000
62	Htp	57-58	18600	3000
62	Sed	57-58	12000	1800
62	Cab	58-	27000	5400
62 De Ville	Htp	57-	21000	4200
62 De Ville	Htp	58-	17400	3000
Fleetwood 60 Special	Sed	57-58	15000	3000
75 Fleetwood	Plm	57-58	19200	3600
75 Fleetwood	Sed	57-58	16800	3000
Eldorado Biarritz	Cab	57-	32400	6000
Eldorado Biarritz	Cab	58-	28800	5400
Eldorado Seville	Htp	57-	22200	3600
Eldorado Seville	Htp	58-	20400	3600
Eldorado Brougham	Sed	57-60	24600	4800
62	Cab	59-	37200	7200
62	Sed	59-60	13200	1800
62	Htp	59-60	16800	3000
62	Cab	60-	31200	6000
62 De Ville	Htp	59-60	19800	3600
Fleetwood 60 Special	Sed	59-60	18600	3600
67 Fleetwood 75	Sed	59-60	22200	3600
67 Fleetwood 75	Plm	59-60	23400	4200
Eldorado Seville	Htp	59-60	28800	5400
Eldorado Biarritz	Cab	59-	63600	12600
Eldorado Biarritz	Cab	60-	51600	10200
62	Sed	61-62	10200	1800
62	Htp	61-62	13800	2400
62	Cab	61-62	22200	4200
62 De Ville	Htp	61-62	15000	2400
Fleetwood 60 Special	Sed	61-62	12600	2400
67 Fleetwood 75	Sed	61-62	14400	2400
67 Fleetwood 75	Plm	61-62	18600	3000
Eldorado Biarritz	Cab	61-62	28200	4800
62	Sed	63-64	8400	1200
62	Cab	63-64	19800	3600
62	Htp	63-64	11400	1800
62 De Ville	Htp	63-64	12600	1800
Fleetwood 60 Special	Sed	63-65	11400	1800
67 Fleetwood 75	Plm	63-65	16200	3000
67 Fleetwood 75	Sed	63-65	13200	2400
Eldorado Biarritz	Cab	63-64	19200	3600
Calais	Htp	65-68	9000	1200
Calais	Sed	65-68	7800	1200
De Ville	Cab	65-68	15000	3000
De Ville	Htp	65-68	9600	1800
De Ville	Sed	65-68	7800	1200
Sixty Special	Sed	66-68	9000	1800
Seventy Five	Plm	66-	15600	3000
Seventy Five	Sed	66-	12600	2400
Series 75	Sed	67-68	9600	1800
Series 75	Plm	67-68	10200	1800
Fleetwood Brougham	Sed	66-68	8400	1200
Fleetwood Eldorado	Cab	65-66	16200	3000
Fleetwood Eldorado	Htp	67-68	10800	1800
Calais	Sed	69-70	6000	1200
Calais	Htp	69-70	7200	1200
De Ville	Sed	69-70	6600	1200
De Ville	Htp	69-70	7200	1200
De Ville	Cab	69-70	14400	2400
Sixty	Sed	69-70	7800	1200
Series 75	Sed	69-70	7200	1200
Series 75	Plm	69-70	7800	1200
Fleetwood Eldorado	Htp	69-70	8400	1200
Fleetwood Eldorado	Htp	71-75	9000	1200
Fleetwood Eldorado	Cab	71-75	14400	2400
Seville	4dS	76-79	5400	1200
Seville	4dS	80-85	6000	1200
CISITALIA (I)				
202 Berlinetta	Cpe	47-54	73800	16800
202	Cab	47-54	57600	13200
CITROËN (F)				
A	Cpe	19-21	15600	3000
A	Sed	19-21	9600	1800
A	Tou	19-21	13800	2400
B 2	Pic	21-25	9600	1800
B 2	Cpe	21-25	12000	2400
B 2	Sed	21-25	10200	1800
B 2	Tou	21-25	13200	2400
C 3 / 5CV	Rds	22-26	9000	1800
C 3 / 5CV	Cab	22-26	10200	1800
C 3 / 5CV	Tou	22-26	11400	2400
B 10	4dS	24-25	7200	1200
B 10	Tou	24-25	10800	1800
B 12	Cab	25-26	11400	2400
B 12	Sed	25-26	8400	1200
B 12	Tou	25-26	10800	1800
B 14	4dS	26-28	9000	1800
B 14	Cab	26-28	11400	2400
B 14	Cpe	26-28	10800	2400
B 14	Tou	26-28	11400	2400
C 4	Cab	28-32	18000	3600
C 4	4dS	28-32	10200	1800
C 4	Tou	28-32	17400	3600
C 4	Cpe	28-32	13800	3000
C 6	Cab	28-32	31800	6000
C 6	Tou	28-32	18600	3600
C 6	4dS	28-32	12600	2400
C 6	Cpe	28-32	15600	3000
Rosalie 8	Sed	32-35	8400	1800
Rosalie 10	4dS	32-35	10200	1800
Rosalie 10	2dS	32-35	11400	2400
Rosalie 10	Cab	32-35	13800	2400
Rosalie 15	Plm	32-34	13200	2400
Rosalie 15	Sed	32-34	12000	1800
TA 7	4dS	34-40	11400	2400
TA 7	Cpe	36-39	16800	3000
TA 7	Cab	36-39	27600	5400
TA 11	Cab	35-39	30000	6000
TA 11	4dS	36-40	11400	1800
TA 11 B / BL	4dS	45-52	10800	1800
TA 11 B / BL avec malle	4dS	52-57	9600	1800
TA 11 C Commerciale	Sta	54-57	12000	2400
TA 15 Six	4dS	38-39	21000	3600
TA 15 Six D	4dS	47-52	17400	3000
TA 15 Six D	4dS	52-55	16200	3000
TA 15 Six H	4dS	54-55	18600	3000
2 CV	CbL	48-55	4200	1200
2 CV	CbL	55-63	3000	600
2 CV	CbL	63-70	3000	600
2 CV 4x4	4dS	58-67	7200	1200
2 CV 4 / 2 CV 6	CbL	70-74	2400	600
2 CV 4 / 2 CV 6	CbL	74-79	2400	600
2 CV 6 SpTcial / Club	CbL	79-90	2400	600
2 CV 6 Charleston	CbL	80-90	3000	600
Dyane	CbL	67-83	2400	600
MThari	Tou	68-87	4800	1200
Ami 6	4dS	61-69	2400	600
Ami 8	4dS	69-78	2400	600
Ami Super	4dS	73-76	2400	600
M 35	Cpe	69-	12600	2400
DS 19	4dS	55-65	10800	1800
DS 19	4dS	65-68	9600	1800
DS 19 Cabriolet	Cab	61-65	40200	7800
ID 19	4dS	57-64	9000	1800
ID 19	4dS	65-67	8400	1200
ID 19	4dS	67-69	7800	1200
ID 19 Break	Sta	58-69	8400	1200
DS 21	4dS	65-72	9600	1800
DS 21 Cabriolet	Cab	65-71	45000	8400
DS 20	4dS	68-75	7200	1200
ID 20	4dS	68-70	6600	1200
ID 20/21 Break	Sta	69-75	8400	1200
D Special/Super	4dS	70-75	6600	1200
DS 23	4dS	72-75	10800	1800
DS 23 Break	Sta	72-75	12000	1800
SM	Cpe	70-75	14400	2400
CHEVROLET (US)				
Bel Air	Cab	53-54	24600	4800
Bel Air	Sed	53-54	10200	1800
Bel Air	Htp	53-54	15000	2400
Bel Air	Htp	55-57	21600	3600
Bel Air	Cab	55-57	39600	7800
Bel Air	Sed	55-57	10800	1800
Bel Air	Sta	55-57	12000	1800
Bel Air	Htp	58-	12000	1800
Bel Air	Sed	58-	9600	1800
Bel Air Impala	Cpe	58-	24600	4800
Bel Air Impala	Cab	58-	33600	6600

Station Wagon	Sta	58-	9000	1800
Nomad	Sta	58-	10800	1800
Biscayne	Sed	59-60	8400	1800
Chevy II / Nova	Sed	62-64	6000	1200
Chevy II/Nova	Htp	62-64	8400	1200
Nova SS	Htp	63-64	12000	1800
Biscayne	Sta	61-64	7200	1200
Biscayne	Sed	61-64	6600	1200
Bel	Sed	61-64	7200	1200
Bel Air	Htp	61-62	14400	2400
Bel Air	Sta	62-64	9000	1800
Impala	Cab	61-64	16200	3000
Impala	Sed	61-64	6600	1200
Impala	Htp	61-64	13200	2400
Impala	Sta	62-64	9600	1200
Corvair	Sed	60-64	8400	1200
Corvair	Cpe	60-64	9000	1800
Corvair	Sed	65-69	7200	1200
Corvair	Htp	65-69	8400	1200
Corvair	Sed	61-64	8400	1200
Corvair Monza	Cpe	60-64	9600	1800
Corvair Monza	Cab	62-64	14400	2400
Corvair Monza	Sed	65-67	8400	1200
Corvair Monza	Cab	65-69	11400	1800
Corvair Monza	Htp	65-69	9600	1800
Corvair Monza Spyder	Cpe	62-64	10200	1800
Corvair Monza Spyder	Cab	62-64	11400	1800
Corvair Corsa	Cab	65-66	13200	2400
Corvair Corsa	Cpe	65-66	10200	1800
Corvair Greenbrier	Sta	61-65	9000	1800
Camaro	Cpe	67-69	12000	2400
Camaro	Cab	67-69	15000	2400
Camaro	Cpe	70-73	9000	1800
Camaro SS 350	Cpe	67-69	13200	2400
Camaro SS 350	Cab	67-69	16200	3000
Camaro SS 350	Cpe	70-73	10800	1800
Camaro SS 396	Cab	67-69	19200	3600
Camaro SS 396	Cpe	67-69	16200	3000
Camaro SS 396	Cpe	70-73	12000	2400
Camaro Z 28	Cpe	67-	30000	6000
Camaro Z 28	Cpe	68-69	15600	3000
Camaro Z 28	Cpe	70-73	10800	1800
Corvette	Cab	53-	66600	12600
Corvette	Cab	54-	42000	7800
Corvette	Cab	55-	46200	9000
Corvette	Cab	55-	50400	9600
Corvette	Cab	56-57	46200	9000
Corvette	Cab	58-62	37200	7200
Corvette	Cpe	63-	34800	7800
Corvette	Cab	63-	32400	6000
Corvette Sting Ray	Cab	64-67	32400	6000
Corvette Stingray	Cpe	64-67	27600	5400
Corvette Stingray	Cpe	68-69	20400	3600
Corvette Stingray	Cab	68-69	25200	4800
Corvette	Cab	70-72	22800	4800
Corvette	Cpe	70-72	16200	3000
Corvette	Cab	73-75	19200	3600
Corvette	Cpe	73-75	16200	3000

DAIMLER (GB)

30 HP	Tou	20-25	39600	7800
16 HP	4dS	24-29	23400	4200
15 HP	Cab	33-36	33600	6600
15 HP	4dS	33-36	21000	3600
15 HP	Cab	37-40	31200	6000
15 HP	4dS	37-40	19200	3600
Light 20	4dS	36-40	21000	3600
20 HP	4dS	36-40	21000	3600
20 HP	Tou	36-40	31200	6000
20 HP	Plm	36-40	23400	4200
20 HP	Cab	36-40	38400	7200
25 HP	4dS	35-	24600	4200
Light Straight 8	4dS	36-38	25800	4200
Straight 8	Cab	36-40	39600	7800
Straight 8	4dS	36-40	28800	6000
4 Litre	Plm	38-40	27600	5400
4 Litre	4dS	38-40	25200	4800
DB 18	Cab	39-50	19200	3600
DB 18	4dS	39-50	13200	2400
DB 18 Consort	4dS	49-53	12000	2400
DB 18 Special Sports	Cab	48-53	30000	6000
DE 27	Plm	46-51	18000	3000
DE 27	4dS	46-51	15600	3000
DE 36	Plm	46-53	23400	4200
DE 36	4dS	46-53	19800	3600
Regency	Cab	51-52	28800	6000
Regency	4dS	51-56	9000	1800
Regency Sportsman	4dS	54-55	16200	3000
Conquest	Cab	53-58	21000	4200
Conquest	4dS	53-58	7800	1200
Conquest Roadster	Rds	53-58	28200	5400
Conquest-Century	4dS	54-58	9600	1800
Regina	Plm	54-56	13800	2400
One-O-Four	4dS	55-59	10200	1800
DK 400	Plm	56-60	13200	2400
Majestic	4dS	58-62	12000	2400
Majestic Major	4dS	59-67	13800	2400
SP 250 Dart	Cab	59-64	27000	5400
2.5 Litre Saloon	4dS	62-67	19800	3600
V8 250	4dS	67-69	17400	3000
Majestic Limousine	Plm	61-68	14400	2400
DS 420	Plm	68-84	18600	3600
Sovereign 420	4dS	66-69	12000	2400
Sovereign 2.8	4dS	69-73	7800	1800
Sovereign 4.2	4dS	69-73	9000	1800
Sovereign Series II	4dS	73-79	9000	1800
Sovereign Coupe	2dS	73-77	14400	2400
Sovereign Series III	4dS	79-86	10200	1800
Double-Six	4dS	72-79	10800	1800
Double-Six Coupe	2dS	73-77	15600	3000
Double-Six Series III	4dS	79-90	12000	2400

DATSUN (J)

Fairlady Sport 1200/1500	Cab	59-65	7200	1800
Fairlady Sport 1600	Cab	66-70	6600	1800
Sports 2000	Cab	67-70	9000	1800
240 Z	Cpe	69-74	7800	1800
260 Z	Cpe	74-79	7800	1200
280 ZX	Cpe	79-83	7200	1200

DE TOMASO (I)

Vallelunga	Cpe	66-67	24000	4800
Mangusta	Cpe	66-72	36000	7200
Pantera L	Cpe	70-77	27600	5400
Pantera L	Cpe	78-83	32400	6000
Pantera GT/GTS	Cpe	72-80	34800	6600
Pantera GTS	Cpe	81-90	37200	7200
Deauville	4dS	70-85	15600	3000
Longchamp	2dS	72-85	19200	3600

DELAGE (F)

DE	4dS	21-23	25800	6000
DE	Tou	21-23	45000	10800
DI / DIS	4dS	23-28	30600	6600
DI / DIS	Tou	23-28	52800	12600
D6 / DS	Plm	30-33	32400	7200
D6 / DS	Cab	30-33	58800	13800
D6 / DS	4dS	30-33	30000	6600
D8 / D8S	4dS	29-33	49200	12000
D8 / D8S	Tou	29-33	106200	24600
D8 / D8S	2dS	29-33	71400	16800
D8-15	4dS	32-34	32400	7200
D8-15	2dS	32-34	34800	7800
D4	4dS	33-35	11400	2400
D4	Cpe	33-35	13800	3000
D6-60 / 65	Cab	34-37	94800	22200
D6-60 / 65	4dS	34-37	25800	5400
D8-85 / 105	Cab	34-35	130800	30600
D8-85 / 105	2dS	34-35	82800	19200
D8-85 / 105	4dS	34-35	34800	7800
DI 12	Sed	36-38	13800	3000
D6-70 / 75 / 80	2dS	37-39	58800	13800
D6-70 / 75 / 80	4dS	37-39	25800	5400
D6-70 / 75 / 80	Cab	37-39	100200	23400
D8-100 / 120	Cab	36-39	213000	49800
D8-100 / 120	2dS	36-39	130800	30600
D8-100 / 120	4dS	36-39	40800	8400
DI 50	Sed	38-40	10200	2400
D6 3 litres	Cab	46-54	77400	18600
D6 3 litres	4dS	46-54	15600	3000
D6 3 litres	2dS	46-54	38400	8400

DELAHAYE (F)

84 / 92	Sed	19-28	22800	4800
84 / 92	Tou	19-28	32400	7200
102	2dS	28-30	12600	2400
102	4dS	28-30	9600	2400
112	Tou	28-31	25800	5400
112	4dS	28-33	12600	2400
108	Cab	29-32	52800	12600
108	2dS	29-32	20400	4200
108	4dS	29-32	15000	3000
120 / 143	4dS	32-34	12600	2400
126	4dS	32-34	20400	4200
126	2dS	32-34	25800	5400
130 / 154	Cab	34-38	38400	8400
130 / 154	2dS	34-38	15600	3000
130 / 154	4dS	34-38	12600	2400
138	4dS	34-36	20400	4200
138	2dS	34-36	25800	5400
138	Cab	34-36	52800	12600
135 Normale	Cab	35-39	87600	20400
135 Normale	Sed	35-48	42000	9000
134 G	4dS	38-40	10200	2400
134 G	Cab	38-40	38400	8400
135 MS	2dS	38-48	75600	16800
135 MS	Cpe	38-48	123000	28200
135 MS	Cab	38-48	141600	32400
148	4dS	38-39	37200	7800
135 M	Cpe	49-52	84600	19200
135 M	Cab	49-52	103200	24000
135 MS	Cpe	49-52	111000	25200
135 MS	Cab	49-52	130800	29400
135 MS	2dS	49-52	72600	16200
148 L	4dS	47-52	34200	6600
175/178	2dS	47-51	85200	19800
175/178	Cab	47-51	130800	30600
180	Plm	47-51	32400	7200
235	Cab	51-54	85200	19800
235	Cpe	51-54	65400	15600
235	2dS	51-54	52800	12600

DINO (I)

206 GT	Cpe	67-69	55200	12000
246 GT	Cpe	69-73	55800	12000
246 GTS	Cpe	72-74	64200	13800
308 GT4	Cpe	73-80	22800	4200
208 GT4	Cpe	75-80	19800	3600

DKW (D)

F5	CbL	35-36	7800	1800
F5	Cab	35-36	10800	2400
F7	2dS	37-38	6600	1200
F7	Cab	37-38	10200	2400
F7	CbL	37-38	7200	1800
F8	CbL	39-42	7200	1800
F8	2dS	39-42	6600	1200
F8	Cab	39-42	9000	2400
F89 Meisterklasse	Cab	50-54	6600	1800
F89 Meisterklasse	2dS	50-54	4800	1200
F89 Universal	Sta	51-54	5400	1200
F91 Sonderklasse	2dS	53-55	4800	1200
F91 Sonderklasse	Cab	53-55	7800	1800
F91 Universal	Sta	53-57	6000	1200
F93 3=6	Sed	55-57	5400	1200
F93 3=6	Cab	55-57	9000	2400
F94 3=6	Sed	57-59	5400	1200
F94 3=6 Universal	Sta	57-59	6000	1200
3=6 Monza	Cpe	56-58	13200	2400
Munga	Off	54-57	6000	1200
Munga	Off	58-68	5400	1200
AU 1000	Sed	59-63	5400	1200
AU 1000 Coupe	Cpe	58-60	6600	1200
AU 1000 Universal	Sta	59-62	6000	1200
AU 1000 S	4dS	59-63	6000	1200
AU 1000 S Coupe	Cpe	59-63	7800	1800
AU 1000 SP	Cpe	58-65	7800	1800
AU 1000 SP	Cab	61-65	10200	2400
Junior/De Luxe	2dS	59-63	3000	600
F 11	2dS	63-65	3000	600
F 12	2dS	63-65	3600	1200
F 12 Roadster	Cab	64-65	8400	2400
F 102	2dS	64-66	3000	600

DODGE BARREIROS (E)

Dart 270	Sed	65	7200	900
Dart Standard	Sed	66-68	3600	360
Dart GL	Sed	66-71	4500	450
Dart GLE	Sed	66-71	5100	450
Dart GT	Sed	69-71	6000	750
Dart Station Wagon	Sta	66-71	6000	750
Dart Diesel	Sed	69-71	3600	300
3700 GT	Sed	71-74	4200	480
3700 GT	Sed	74-78	3600	480

FACEL VEGA (F)

FV	Cab	55-58	69600	15000
FV	2dS	55-58	37200	7200
HK 500	2dS	57-61	41400	7800
Excellence	4dS	58-64	36600	7200
Facellia FA	Cab	59-61	18000	3000
Facellia F2	Cab	61-63	24600	4800
Facellia F2	2dS	61-63	17400	3000
Facel II	Cab	61-64	92400	21000
Facel II	2dS	61-64	55800	12000
Facel III	Cab	63-64	22800	4200
Facel III	2dS	63-64	16200	3000
Facel 6	Cab	64-	33600	6600
Facel 6	2dS	64-	18600	3600

FERRARI (I)

250 Europa GT	Cpe	53-55	172200	39000
250 GT Boano/Ellena	Cpe	55-58	117000	26400
250 GT Cabriolet Serie I	Cab	55-59	291000	66000
250 GT Tour de France	Cpe	56-59	594600	133800
250 GT Spyder Californ. LWB	Cab	57-59	538800	123600
250 GT Coupe Pininfarina	Cpe	58-60	103200	24000
250 GT Berlinetta SWB	Cpe	59-62	579600	133200
250 GT Cabriolet Serie II	Cab	59-62	136800	31200
250 GT Spyder Californ. SWB	Cab	60-62	592200	133200
250 GTE 2+2	Cpe	60-63	62400	13200
250 GT Lusso	Cpe	62-64	134400	31200
410 Superamerica	Cpe	56-59	207600	48000
400 Superamerica	Cpe	59-64	196200	45600
275 GTB Short Nose	Cpe	64-66	148200	34800
275 GTB Long Nose	Cpe	66-67	162600	37800
275 GTS	Cab	64-66	148200	27600
275 GTB/4	Cpe	66-68	241800	57000
330 GT 2+2	Cpe	64-67	39000	7800
330 GTC	Cpe	66-68	71400	15000
330 GTS	Cab	66-68	104400	24600
500 Superfast	Cpe	64-66	171600	39600
365 GT 2+2	Cpe	67-71	43200	8400
365 GTC	Cpe	67-70	81000	17400
365 GTS	Cab	69-70	121800	28200
365 GTB/4 Daytona	Cpe	68-73	122400	28200
365 GTC/4	Cpe	71-72	67800	14400
365 GTS/4 Daytona	Cab	72-73	329400	74400
365 GT4 2+2	2dS	72-76	37200	7200
365 GT4 BB	Cpe	73-76	66600	14400
400 / 400 GT	2dS	76-79	24600	4800
400 i	2dS	79-85	27600	5400

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros	
			+	-
512 BB	Cpe	76-81	66600	14400
512 BBi	Cpe	81-84	61800	13200
308 GTB Vetroresina	Cpe	75-77	33600	6600
308 GTB / GTS	Cpe	77-81	30600	6000
308 GTBi / GTSi	Cpe	81-82	29400	6000
308 GTB / GTS QV	Cpe	82-85	31200	6000
208 GTB / GTS	Cpe	80-82	23400	4800
208 GTB / GTS Turbo	Cpe	82-86	27000	5400
Mondial 8	Cpe	80-82	24000	4800
Mondial 3.0 QV	Cpe	82-85	25800	5400
Mondial 3.0 QV	Cab	84-85	31800	6000
288 GTO	Cpe	84-85	195000	45000
FIAT (I)				
501	Sed	19-26	12000	2400
501	Tou	19-26	15600	3000
509	Tou	25-29	15600	3000
509	Sed	25-29	10800	1800
503	Tou	26-27	14400	2400
503	Sed	26-27	12600	2400
521 / 521 C	Sed	28-31	18000	3000
522 C	Sed	31-33	16200	3000
514	Sed	29-32	13200	2400
514	Tou	29-32	16800	3000
518 C / 518 L Ardita	4dS	33-38	15000	3000
527 / 527 S Ardita	4dS	34-37	18000	3000
508 Balilla	Tou	32-37	15000	3000
508 Balilla	2dS	32-37	10800	1800
508 Balilla	Rds	32-37	17400	3000
508 C Balilla 1100	CbL	37-39	6600	1200
508 C Balilla 1100	Sed	37-39	6000	1200
1500	4dS	35-48	10200	1800
1500	Cab	35-48	12600	2400
500 A Topolino	CbL	36-48	9600	1800
500 A Furgonico	Sta	37-48	10800	1800
500 A Spider Sport	Rds	39-41	12000	2400
500 B Topolino	CbL	48-49	9000	1800
500 B Giardiniera	Sta	48-49	10200	1800
500 C Topolino	CbL	49-55	7800	1800
500 C Giardiniera	Sta	49-52	9600	1800
500 C Belvedere	Sta	51-55	7800	1800
1100 / 1100 L	Sed	39-48	6600	1200
1100 Trasformabile	CbL	39-48	7800	1200
1100 B / 1100 BL	Sed	48-49	5400	1200
1100 B Trasformabile	CbL	48-49	6600	1200
1100 E	Sed	49-53	4800	1200
1100 E Trasformabile	CbL	49-53	5400	1200
1500 D / 1500 E	Sed	48-50	4800	1200
1400	Sed	50-54	6600	1200
1400 A	Sed	54-56	5400	1200
1400 B	Sed	56-58	5400	1200
8 V	Cpe	52-54	111600	25200
1900	4dS	52-54	7200	1200
1900 Granluce	Htp	52-54	9600	1800
1900 A	4dS	54-56	6600	1200
1900 A Granluce	Htp	54-56	9000	1800
1900 B	4dS	56-58	6600	1200
1900 B Granluce	Htp	56-58	9000	1800
1100/103	Sta	53-57	4200	600
1100/103	4dS	53-57	3600	600
1100/103 D	Sta	57-60	2400	600
1100/103 D	4dS	57-60	3600	600
1100/103 H	Sta	59-62	2400	600
1100/103 H	4dS	59-62	2400	600
1100/103 TV	4dS	53-57	6000	1200
1100/103 TV Trasformabile	Cab	53-57	12000	1800
1200 Granluce	4dS	57-60	3600	600
1200 Granluce Convertibile	Cab	57-60	9000	1800
1100 D	4dS	62-66	3000	600
1100 R	4dS	66-69	3000	600
600	2dS	55-60	3600	600
600 Multipla	Sta	56-60	6000	1200
600 D	2dS	60-69	3600	600
600 D Multipla	Sta	60-69	5400	1200
Nuova 500	2dS	57-60	4800	1200
Nuova 500 Sport	2dS	58-60	6000	1200
500 D	2dS	60-65	4200	1200
500 F	2dS	65-72	3600	600
500 Lusso	2dS	68-72	3600	600
500 R	2dS	72-75	3000	600
500 Giardiniera	Sta	60-65	4200	600
500 Giardiniera	Sta	65-75	3600	600
1200 Spider	Cab	59-63	9600	1800
1500 Spider Dohc	Cab	59-62	13800	2400
1500 Spider Ohv	Cab	62-66	9000	1800
1600 S Spider	Cab	62-66	14400	2400
1600 S Coupe	Cpe	64-66	12600	2400
1800 / 2100	4dS	59-61	5400	1200
1800 / 2100	Sta	59-61	6000	1200
1800 B	4dS	61-68	5400	1200
1800 B	Sta	61-68	6000	1200
2300	Sta	61-68	7200	1200
2300	4dS	61-68	6000	1200
2300 Coupe	Cpe	61-68	12000	2400
1300 / 1500	4dS	61-68	2400	600
850 / 850 Super	2dS	64-71	2400	600
850 Sport Spider	Cab	65-71	6000	1200
850 Sport Coupe	Cpe	65-73	4200	1200
850 Speciale	2dS	68-71	3000	600
Dino Spider 2000	Cab	66-69	23400	4800
Dino Spider 2400	Cab	69-72	24600	4800
Dino Coupe 2000	Cpe	67-69	14400	2400
Dino Coupe 2400	Cpe	69-72	16200	3000
124 / 124 Speciale	Sed	66-74	1800	600
124 Spider 1400	Cab	66-69	9000	1800
124 Spider 1600 / 1800	Cab	69-76	8400	1200
124 Spider 1800 US	Cab	76-78	7800	1200
124 Spider 2000 US	Cab	78-83	8400	1200
124 Europa Spider	Cab	82-85	9000	1800
124 Abarth Rally	Cab	73-75	14400	2400
124 Sport Coupe 1400	Cpe	67-72	4200	600
124 Sport Coupe 1600 / 1800	Cpe	69-76	4200	1200
125 / 125 Speciale	Sed	67-72	2400	600
130	Sed	69-71	4800	1200
130 / 3200	Sed	71-76	5400	1200
130 Coupe	Cpe	71-76	9600	1800
X 1/9	Cpe	73-81	6000	1200
X 1/9 Five Speed	Cpe	78-81	6600	1200
131 Abarth Rally	2dS	76-81	12000	2400
FORD (D)				
Taunus	2dS	39-41	8400	1800
Taunus	2dS	48-51	7200	1800
Taunus 12 M	Cab	52-53	9000	1800
Taunus 12 M	2dS	52-55	6000	1200
Taunus 12 M / 15 M	2dS	55-59	5400	1200
Taunus 12 M / 15 M	2dS	59-62	4800	1200
Taunus 17 M P2	Sta	57-60	6000	1200
Taunus 17 M P2	Sed	57-60	4800	1200
Taunus 17 M P3	Sed	60-64	4800	1200
Taunus 12 M P4	2dS	62-66	4200	1200
Taunus 17 M P5	Sed	64-67	4800	1200
Taunus 20 M P5	Sed	64-67	5400	1200
12 M / 15 M P6	Sta	66-70	3000	600
12 M / 15 M P6	Sed	66-70	2400	600
12 M / 15 M P6	Cpe	66-70	3600	600
17 M P7	Cpe	67-71	4200	600
17 M P7	Sta	67-71	3600	600
17 M P7	Sed	67-71	3000	600
17 M / 20 M P7	Sta	67-71	4200	600
17 M / 20 M P7	Sed	67-71	3600	600
17 M / 20 M P7	Cpe	67-71	5400	1200
20 M TS OSI	Cpe	67-68	9600	1800
26 M P7	Cpe	69-71	6000	1200
26 M P7	Sed	69-71	4800	600
Escort I	Sed	68-74	2400	600
Escort RS 2000	2dS	73-74	5400	1200
Capri I	Cpe	69-74	4200	600
Capri I	Cpe	69-74	4800	1200
Capri RS 2600	Cpe	71-74	9000	1800
Capri II	Cpe	74-78	3600	600
Capri II	Cpe	74-77	4200	600
FORD (F)				
Vedette	4dS	49-52	6600	1200
Vedette	Cab	49-52	12000	2400
Vedette	4dS	52-54	6000	1200
Vedette Abeille	Sta	52-54	4200	1200
Comète	Cpe	51-54	15600	3000
Comète Monte Carlo	Cpe	54-55	18600	3600
Vendôme	Sed	53-54	8400	1200
FORD (GB)				
Anglia	2dS	46-53	4800	1200
Prefect	Sed	46-53	4800	1200
Consul Mk I	Sed	50-56	4800	1200
Consul Mk I	Cab	52-56	9600	1800
Zephyr Six Mk I	Sed	50-56	6000	1200
Zephyr Six Mk I	Cab	52-56	11400	2400
Zodiac Mk I	Sed	53-56	6000	1200
Anglia 100E	2dS	53-59	4200	1200
Prefect 100E	Sed	53-61	3600	1200
Popular 103E	Sed	53-59	4200	1200
Consul Mk II	Cab	56-62	10800	1800
Consul Mk II	Sed	56-62	5400	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk II	Sed	56-62	7200	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk II	Cab	56-62	12600	2400
Anglia 105 E	2dS	59-67	3600	1200
Anglia 105 E	Sta	61-67	4200	1200
New Popular	Sed	59-62	3600	1200
New Popular	Sta	59-62	4200	1200
Anglia 123 E Super	2dS	62-67	4200	1200
Consul Classic 315	Sed	61-63	5400	1200
Consul Capri	Cpe	61-63	6600	1200
Zephyr 4 Mk III	Sta	62-66	5400	1200
Zephyr 4 Mk III	Sed	62-66	5400	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk III	Sta	62-66	6600	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk III	Sed	62-66	6000	1200
Cortina Mk I	Sta	63-66	3600	600
Cortina Mk I	Sed	63-66	3600	600
Cortina GT Mk I	2dS	63-66	5400	1200
Lotus Cortina Mk I	2dS	63-66	18600	3000
Corsair 1500	Sed	63-65	4200	1200
Corsair / 2000 E	Sed	65-70	3600	1200
Corsair GT	Sed	65-70	4200	1200
Cortina Mk II	Sed	66-70	3600	1200
Cortina GT Mk II	2dS	66-70	4200	1200
Lotus Cortina Mk II	2dS	66-70	10800	1800
Zephyr 4 Mk IV	Sed	66-71	4200	1200
Zephyr 4 Mk IV	Sta	66-71	4800	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk IV	Sed	66-71	4800	1200
Zephyr 6 / Zodiac Mk IV	Sta	66-71	5400	1200
Escort Mk I	2dS	68-74	3000	600
Escort Twin Cam	2dS	68-71	11400	2400
Escort RS 1600	2dS	70-74	12600	2400
Escort RS 2000	2dS	73-74	7200	1200
Escort RS 2000 Mk II	2dS	76-80	7800	1200
Escort RS 1800	2dS	75-77	13800	2400
Capri Mk I	Cpe	69-74	4200	1200
Capri 2000 GT	Cpe	69-74	4800	1200
Capri 3000 GT / 3000 E	Cpe	69-74	6000	1200
Capri RS 2600 / 3100	Cpe	70-74	12000	2400
FORD (US)				
Model T	Tou	09-16	18600	3600
Model T	Sdc	16-19	11400	1800
Model T	Cpe	16-24	10800	1800
Model T	Rds	16-24	12600	2400
Model T	Sed	16-24	9000	1800
Model T	Tou	16-24	13800	2400
Model T	Tou	24-27	12600	2400
Model T	Cpe	24-27	8400	1200
Model T	Rds	24-27	12000	2400
Model T	Sed	24-27	7800	1200
Model A	Cpe	28-31	10800	1800
Model A	Tou	28-31	17400	3000
Model A	Sed	28-31	9600	1800
Model A	Cab	28-31	16800	3000
Model A	Rds	28-31	18600	3000
Model A	Plm	29-31	10800	1800
Model A	Sta	29-31	14400	2400
Model B	Cpe	32-	13200	2400
Model B	Sta	32-	15600	3000
Model B	Tou	32-	21600	3600
Model B	Rds	32-	20400	3600
Model B	Sed	32-	10200	1800
Model B	Cab	32-	19800	3600
V8	Cpe	32-	13800	2400
V8	Sed	32-	13800	2400
V8	Rds	32-	23400	4200
81 A	Cab	38-	24000	4800
81 A	Sta	38-	16800	3000
V8-81	Tou	38-	23400	4200
V8-81	Cpe	38-	10800	1800
V8-81	Sed	38-	8400	1200
Thunderbird	Cab	55-57	34200	6600
Thunderbird	Htp	58-60	16800	2400
Thunderbird	Cab	58-60	25200	4800
Thunderbird	Htp	61-63	13200	1800
Thunderbird	Cab	61-63	20400	3600
Thunderbird	Rds	62-63	25200	4800
Thunderbird	Cab	64-66	18600	3000
Thunderbird	Htp	64-66	11400	1800
Thunderbird	Htp	67-71	10200	1800
Mustang Six	Cab	64-66	15000	3000
Mustang Six	Htp	64-66	10200	1800
Mustang Six	Cpe	65-66	13200	2400
Musta	Htp	64-66	11400	1800
Mustang V8	Cab	64-66	18000	3000
Mustang V8	Cpe	65-66	15000	3000
Mustang Shelby GT 350	Cpe	65-66	36000	6600
Mustang Six	Htp	67-68	9600	1800
Mustang Six	Cab	67-68	15600	3000
Mustang Six	Cpe	67-68	10800	1800
Mustang V8	Htp	67-68	10800	1800
Mustang V8	Cab	67-68	18000	3000
Mustang V8	Cpe	67-68	13800	2400
Mustang V8 427cu.	Htp	67-68	13800	2400
Mustang V8 427cu.	Cpe	67-68	20400	4200
Mustang V8 427cu.	Cab	67-68	24000	4800
Mustang Shelby GT 350	Cpe	67-	28800	5400
Mustang Shelby GT 500	Cpe	67-68	33000	6600
Mustang Shelby GT 500	Cab	68-	48000	9000
Mustang	Htp	69-70	10200	1800
Mustang	Cpe	69-70	12600	1800
Mustang V8	Cab	69-70	13800	2400
Mustang Grande	Htp	69-70	10800	2400
Mustang Mach 1	Cpe	69-70	14400	3000
Mustang Boss 302	Cpe	69-70	19800	3600
Mustang Boss 429	Cpe	69-70	45600	9600
Mustang Shelby GT 350	Cab	68-70	36600	7200
Mustang Shelby GT 350	Cpe	68-70	23400	4800
Must	Cpe	69-70	25800	4800
Mustang Shelby GT 500	Cab	69-70	43200	8400
Mustang V8	Htp	71-73	7200	1200
Mustang V8	Cab	71-73	12600	3000
Mustang V8	Cpe	71-73	10200	1800
Mustang Grande	Htp	71-73	7800	1200
Mustang Mach 1	Cpe	71-73	11400	1800
Mustang Boss 351	Cpe	71-	21600	4200
GOGGOMOBIL (D)				
T 250	2dS	55-69	3000	600
T 300	2dS	55-65	3600	600
T 400	2dS	57-67	3600	600
TS 250	Cpe	56-69	3600	600
TS 300	Cpe	56-65	3600	600
TS 400	Cpe	57-67	4200	600

HILLMAN (GB)

Imp	2dS	63-76	2400	600
Imp Sport	2dS	66-70	2400	600
Imp California	Cpe	67-70	3000	600
Husky (Imp)	Sta	67-72	3000	600
New Minx	Sta	67-70	3000	600
New Minx	4dS	67-70	3000	600
Hunter	4dS	66-77	3000	600
Hunter	Sta	70-76	3000	600
GT	4dS	69-70	3600	600

HISPANO-SUIZA (E)

8-10 HP Tipo 24	Conv	14-18	42000	18000
16 HP Torpedo	Conv	16-23	60000	24000
H6/H6B Torpedo	Conv	19-32	180000	60000
H6/H6B Coupé de Ville	Cpe	19-32	138000	48000
H6/H6B Landaulet	Lan	19-32	156000	60000
H6/H6B Berlina	Sed	19-32	120000	39000
T-49	Sed	25-44	90000	30000
T-60	Sed	31-45	72000	24000
H6C Torpedo	Conv	26-33	240000	96000
H6C Roadster	Rds	26-33	288000	96000
H6C Transformable	Conv	26-33	222000	72000
20 HP Limousine	4dS	25-27	48000	24000
J12 Sed	Sed	32-35	138000	39000
J12 Limousine	4dS	32-35	120000	39000
J12 Coupé de Ville	Cpe	32-35	150000	48000
J12 Conv	Conv	32-35	288000	96000
K6	Sed	34-38	72000	36000
K6	4dS	34-38	60000	33000
K6	Conv	34-38	138000	60000

HONDA (J)

S 600	Cpe	65-66	6000	1200
S 600	Cab	65-66	7200	1200
S 800	Cab	66-70	8400	1200
S 800	Cpe	66-70	6600	1200
N 360/N 600	2dS	68-73	2400	600

HOTCHKISS (F)

AM 2	Tou	26-32	22200	4200
AM 2	4dS	26-32	13200	3000
617	Cab	28-33	32400	6600
617	4dS	28-33	13200	3000
411	Cab	33-35	24600	4800
411	4dS	33-35	12600	2400
486	4dS	36-37	11400	2400
864	4dS	38-50	7200	1800
864	2dS	38-50	9000	1800
686	4dS	36-50	12600	2400
Anjou 13 CV	4dS	50-54	10200	1800
Anjou 20 CV	4dS	50-54	13200	3000
Antheor 20 CV	Cab	50-54	58200	12600

INNOCENTI (I)

950	2dS	60-63	1800	600
950 Giardiniera	Sta	60-63	1800	600
950 Spider	Cab	60-63	7200	1200
A 40 S	2dS	63-67	1800	600
A 40 S Combinata	Sta	63-67	1800	600
1100 Spider	Cab	63-67	7200	1200
1100 Coupe	Cpe	67-70	4200	600
IM 3/IM 3 S	2dS	63-70	1200	600
I 4/I 4 S	2dS	64-68	1200	600
J 4/J 5	2dS	68-72	1200	600
Mini Minor 850	2dS	65-72	3000	600
Mini t	Sta	66-72	3000	600
Mini Cooper	2dS	66-72	5400	1200
Mini 1000 / 1001	2dS	72-76	2400	600
Mini t 1000	Sta	72-76	3000	600
Mini Cooper 1300	2dS	72-76	7200	1200

JAGUAR (GB)

SS I	2dS	31-36	42000	8400
SS I	Tou	33-36	69600	14400
SS II	2dS	32-36	37200	7200
SS II	Tou	34-36	54000	11400
SS II	4dS	34-36	33600	6600
SS 90	Rds	35-36	118800	27600
SS 100	Rds	36-39	141600	33000
SS 1,5 Litre	4dS	35-40	29400	6000
SS 1,5 Litre	Cab	38-40	45600	9600
SS 2,5 Litre	Tou	35-38	57000	12600
SS 2,5 Litre	4dS	35-40	35400	6600
SS 2,5 Litre	Cab	38-40	63600	13800
SS 3,5 Litre	4dS	38-40	39600	7800
SS 3,5 Litre	Cab	38-40	67800	14400
1,5 Litre	4dS	45-49	25200	4800
2,5 Litre	4dS	46-49	30600	6000
2,5 Litre	Cab	48-49	52200	11400
3,5 Litre	4dS	46-49	35400	6600
3,5 Litre	Cab	47-49	58200	12600
Mk V 2,5 Litre	4dS	49-51	30000	6000
Mk V 2,5 Litre	Cab	49-51	45600	9600
Mk V 3,5 Litre	4dS	49-51	32400	6600
Mk V 3,5 Litre	Cab	49-51	51600	10800
Mk VII / Mk VII M	4dS	50-57	20400	3600
Mk VIII	4dS	56-59	18000	3000
Mk IX	4dS	58-61	21600	3600
XK 120 OTS aluminium	Rds	48-49	95400	22200
XK 120 OTS	Rds	49-54	54600	12000
XK 120 DHC	Cab	53-54	43800	9600
XK 120 FHC	Cpe	51-54	34200	6600
XK 140 OTS	Rds	54-57	57600	12600
XK 140 FHC	Cpe	54-57	36600	7200
XK 140 DHC	Cab	54-57	46200	10200
XK 150 OTS	Rds	58-60	62400	13200
XK 150 FHC	Cpe	57-61	39000	7800
XK 150 DHC	Cab	57-60	55800	12000
XK 150 S OTS	Rds	58-60	68400	14400
XK 150 S DHC	Cab	59-60	61800	13200
XK 150 S FHC	Cpe	57-61	43200	8400
Mk 1 2,4 Litre	4dS	55-59	14400	2400
Mk 1 3,4 Litre	4dS	57-59	18000	3000
Mk 2 2,4 Litre	4dS	59-67	18600	3600
Mk 2 3,4 Litre	4dS	59-67	25200	4200
Mk 2 3.8 Litre	4dS	59-67	27600	4800
240	4dS	67-69	15000	3000
340	4dS	67-68	18000	3000
E-Type S I 3.8 Flat Floor	Cpe	61-62	39000	7200
E-Type S I 3.8 Flat Floor	Cab	61-62	53400	10800
E-Type Series I 3.8	Cpe	62-64	34200	6600
E-Type Series I 3.8	Cab	62-64	46200	10200
E-Type Series I 4.2	Cab	64-68	36600	9000
E-Type Series I 4.2	Cpe	64-68	30600	6000
E-Type Series I 4.2 2+2	Cpe	66-68	24600	4800
E-Type Series II	Cpe	68-71	25200	4800
E-Type Series II	Cab	68-71	37200	7800
E-Type Series II 2+2	Cpe	68-71	22200	4200
E-Type Series III V12	Cab	71-75	46200	9600
E-Type Series III V12 2+2	Cpe	71-73	27000	5400
Mk X	4dS	61-66	13200	2400
420 G	4dS	66-70	12600	2400
S 3,4 Litre	4dS	63-68	15000	3000
S 3,8 Litre	4dS	63-68	16200	3000
420	4dS	66-68	11400	2400
XJ6 2.8 Serie I	4dS	68-73	7200	1200
XJ6 4.2 Serie I	4dS	68-73	8400	1800
XJ6 4.2 Serie II	4dS	73-79	8400	1800
XJ6 3.4 Serie II	4dS	75-79	7800	1800
XJ6 3.4 Serie III	4dS	79-86	8400	1800
XJ6 4.2 Serie III	4dS	79-86	9600	1800
XJ12 5.3 Serie I	4dS	72-73	10200	1800
XJ12 5.3 Serie II	4dS	73-79	9600	1800
XJ12 5.3 Serie III	4dS	79-86	10800	1800
XJ6 C	2dS	73-78	12600	2400
XJ12 C	2dS	73-78	13200	2400
XJ-S	Cpe	75-81	9000	1800
XJ-S V12 H.E.	Cpe	81-86	10800	1800
XJ-S 3.6	Cpe	83-86	10200	1800
XJ-SC 3.6	Cab	83-86	11400	2400
XJ-SC V12	Cab	85-86	12600	2400

JENSEN (GB)

Six	4dS	49-52	15000	3000
Interceptor	Cab	49-55	17400	3000
Interceptor	2dS	49-55	14400	2400
541	Cpe	54-57	21600	3600
541 R	Cpe	57-60	23400	4200
541 S	Cpe	61-63	18600	3600
CV 8 Mk I-III	Cpe	62-66	21600	3600
Interceptor S I-III	Cpe	66-76	16200	3000
Interceptor FF	Cpe	66-71	25800	4800
Interceptor DHC	Cab	74-76	28800	5400
Interceptor SP	Cpe	71-73	19800	3600
Healey	Cab	72-76	9600	1800
Healey GT	Cpe	75-76	10800	1800

LAMBORGHINI (I)

350 GT	Cpe	64-67	79200	18600
400 GT	Cpe	66-68	72000	16800
Miura	Cpe	66-68	87000	19800
Miura S	Cpe	68-71	106200	24000
Miura SV	Cpe	71-75	120600	24000
Islero	Cpe	68-70	36000	7200
Espada	Cpe	68-78	28200	5400
Jarama	Cpe	70-76	30600	6600
Urraco P 250 S	Cpe	70-75	25200	4800
Urraco P 300	Cpe	74-79	28200	5400
Countach LP 400	Cpe	74-78	46800	10200
Countach LP 400 S	Cpe	78-82	46800	10200
Countach LP 500 S	Cpe	82-85	51600	10800
Countach S Quattrovalvole	Cpe	85-90	65400	13800
Jalpa 3500	Cpe	81-88	27600	5400

LANCIA (I)

Lambda	Tou	22-31	47400	10200
Lambda	4dS	22-31	36600	7800
Lambda	Rds	22-31	70200	15000
Dilambda	4dS	28-35	46800	10200
Dilambda	Cab	28-35	93000	19800
Artena	4dS	31-34	28800	5400
Artena	Cab	31-34	40800	9000
Augusta	Cab	34-37	22200	4200
Augusta	4dS	34-37	19800	3600
Aprilia 238	Cab	37-39	18600	3600
Aprilia 238	Sed	37-39	14400	2400
Aprilia 438	Cab	46-49	16200	3000
Aprilia 438	Sed	46-49	12600	2400
Ardea	Sed	48-53	9000	1800
Aurelia	4dS	50-53	21000	3600
Aurelia B12	4dS	54-57	16200	3000
Aurelia B50-B53	Cab	50-53	44400	9600
Aurelia B20 GT	Cpe	51-58	49800	10800
Aurelia B24	Cab	56-58	55200	12000
Aurelia B24 America	Rds	54-55	69600	15000
Appia Serie I	Sed	53-56	7200	1200
Appia Serie II	Sed	56-59	6000	1200
Appia Serie II	Cpe	56-59	8400	1200
Appia Serie III	Sed	59-63	5400	1200
Appia Serie III	Cpe	59-63	7200	1200
Appia Serie III	Sta	60-63	5400	1200
Appia Sport Zagato	Cpe	60-63	24600	4800
Flaminia 2500	4dS	57-61	11400	2400
Flaminia 2500 Pininfarina	Cpe	58-61	16200	3000
Flaminia 2500 GT Touring	Cpe	58-61	19200	3600
Flaminia 2500 GT Touring	Cab	58-64	28200	5400
Flaminia 2500 GT Zagato	Cpe	58-61	51600	10800
Flaminia 2500 3B	4dS	62-64	10200	1800
Flaminia 2500 3B Pininfarina	Cpe	62-64	15600	3000
Flaminia 2500 3B Touring	Cpe	62-64	19200	3600
Flaminia 2500 3B Zagato	Cpe	62-64	51600	10800
Flaminia 2800	4dS	63-69	13200	2400
Flaminia 2800 3C Pininfarina	Cpe	63-69	16800	3000
Flaminia 2800 3C Touring	Cpe	63-69	19200	3600
Flaminia 2800 3C Touring	Cab	63-69	30600	6000
Flaminia 2800 3C Zagato	Cpe	63-69	56400	12000
Flaminia Zagato Super Sport	Cpe	64-69	67800	14400
Flavia Berlina 1.5	2dS	60-63	6000	1200
Flavia Berlina 1.8	2dS	63-67	6000	1200
Flavia Coupe 1.5	Cpe	62-63	9600	1800
Flavia Coupe 1.8	Cpe	63-67	8400	1200
Flavia Convertibile 1.5	Cab	62-63	12600	2400
Flavia Convertibile 1.8	Cab	63-67	12000	2400
Flavia Sport Zagato 1.5	Cpe	62-63	17400	3000
Flavia Sport Zagato 1.8	Cpe	63-67	18600	3000
Flavia Berlina Serie II	Sed	67-70	5400	1200
Flavia Coupe Serie II	Cpe	67-70	8400	1200
Flavia 2000 Berlina	Sed	69-71	5400	1200
Flavia 2000 Coupe	Cpe	69-71	7800	1200
2000 Berlina	Sed	71-75	4200	600
2000 Coupe	Cpe	71-75	6600	1200
2000 Coupe HF	Cpe	71-75	7800	1200
Fulvia Berlina	Sed	63-68	6000	1200
Fulvia Berlina	Sed	68-72	4800	1200
Fulvia GT/GTE	4dS	67-70	7200	1200
Fulvia Coupe Serie I	Cpe	65-70	7800	1200
Fulvia Coupe Serie II	Cpe	70-73	7800	1200
Fulvia Coupe Serie III	Cpe	73-76	7200	1200
Fulvia Coupe Rallye HF 1.3	Cpe	67-70	12600	2400
Fulvia Coupe Rallye HF 1600	Cpe	68-70	15600	3000
Fulvia Coupe HF 1600 Lusso	Cpe	70-73	9600	1800
Fulvia Sport Zagato	Cpe	65-67	10800	1800
Fulvia Sport 1.3 Zagato	Cpe	67-71	10800	2400
Fulvia Sport 1600 Zagato	Cpe	71-73	12000	2400
Beta Berlina	4dS	72-81	2400	600
Beta Coupe	Cpe	73-81	4200	600
Beta Spider	Cab	74-81	4800	1200
Beta HPE	Cpe	75-82	3000	600
Beta Montecarlo	Cpe	75-82	9000	1800
Stratos	Cpe	74-77	61200	13200
Gamma Berlina	4dS	76-80	2400	600
Gamma Coupe	Cpe	76-80	5400	1200

LAND ROVER (GB)

1,6 L Series I	Off	48-51	6600	1200
1,9 L Series I	Off	51-58	8400	1200
2,3 L Series II	Off	58-71	7200	1200
2,6 L Series II	Off	67-71	7800	1200

LINCOLN (US)

Continental	Cab	40-42	61200	12600
Continental	Cpe	40-42	40800	7800
V-12	4dS	46-48	14400	2400
V-12	Cpe	46-48	15600	3000
V-12	Cab	46-48	31200	6000
Continental	Cpe	46-48	40800	7800
Continental	Cab	46-48	56400	11400
V-8	4dS	49-51	12000	1800
V-8	Cpe	49-51	14400	2400
Continental	4dS	58-60	12600	1800
Continental	Htp	58-60	18000	3000
Continental	Cab	58-60	24000	4800
Continental	Cab	61-67	16800	3000
Continental	4dS	61-68	9600	1800
Continental	Htp	66-68	12000	1800
Continental Mk III	Htp	68-71	10800	1800

LOTUS (GB)

Seven S 1	Rds	57-58	19800	3600
Seven S 1	Rds	59-60	18600	3600
Seven S 2	Rds	61-63	17400	3000
Seven S 2	Rds	63-67	16800	3000
Seven S 3	Rds	67-70	16200	3000
Seven S 4	Rds	70-72	13200	2400
Seven S 4 TC	Rds	72-	18000	3000
Elite Coventry Climax	Cpe	57-59	32400	6000
Elite	Cpe	59-63	27600	5400
Elan S 1	Cab	63-64	23400	4200
Elan S 2	Cab	64-66	21000	3600
Elan S 3	Cab	66-68	21000	3600
Elan S 3	Cpe	66-68	16800	3000

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros	
			+	-
Elan S 4	Cpe	68-71	15600	3000
Elan S 4	Cab	68-71	19200	3600
Elan Sprint	Cpe	71-73	18600	3600
Elan Sprint	Cab	71-73	20400	3600
Elan Plus 2	Cpe	67-69	10800	1800
Elan Plus 2 S	Cpe	69-74	12000	2400
Elan Plus 2 S/130	Cpe	71-74	13200	2400
Europa S 1	Cpe	66-67	9600	1800
Europa S 2	Cpe	67-71	9600	1800
Europa Twin Cam	Cpe	71-75	14400	2400
Europa Special	Cpe	72-75	16200	3000
Elite	Cpe	74-82	8400	1200
Eclat	Cpe	74-82	9000	1800
Excel	Cpe	82-88	10200	1800
Esprit S I / II	Cpe	76-80	12600	2400
Esprit S 2.2	Cpe	80-82	13800	2400
Esprit Turbo	Cpe	80-87	16200	2400
Esprit S 3	Cpe	81-87	14400	2400
LLOYD (D)				
LP 300	2dS	50-53	4800	1200
LC 300	Cpe	51-53	5400	1200
LS 300	Sta	51-53	4200	1200
LP 400	2dS	53-57	3600	600
LS 400	Sta	53-57	3000	600
LC 400	CbL	55-57	6000	1200
LP 250	2dS	56-57	3000	600
LP 600	2dS	55-61	3600	600
LC 600	CbL	55-58	4200	1200
LS 600	Sta	55-61	3600	600
Alexander	2dS	57-61	4800	1200
Alexander	Sta	59-60	4200	1200
Arabella	2dS	59-63	4800	1200
MARCOS (GB)				
GT 1200 / 1400	Cpe	59-63	10200	1800
GT 1600 / 1800	Cpe	64-70	12600	1800
Mini GT	Cpe	65-72	4800	1200
2 Litre	Cpe	69-73	14400	2400
3 Litre	Cpe	68-73	16200	3000
Mantis	Cpe	70-73	8400	1200
MASERATI (I)				
A6-1500	Cpe	46-50	106800	25200
A6G 2000 Pinin Farina	Cpe	51-53	96000	22800
A6G/54 2000 Frua	Cab	54-57	114000	27000
A6G/54 2000 Allemano	Cpe	54-57	87000	20400
A6G/54 2000 Zagato	Cpe	54-57	214800	49800
3500 GT Vignale Spider	Cab	58-64	61200	13200
3500 GT Touring	Cpe	57-64	39000	6600
3500 GTI Vignale Spider	Cab	62-64	57000	12000
3500 GTI Touring	Cpe	62-65	36600	6000
5000 GT	Cpe	59-64	73800	15600
Sebring	Cpe	62-66	34200	6600
Quattroporte	4dS	63-70	19200	3600
Mistral	Cpe	63-69	33000	6600
Mistral Spider	Cab	64-69	51000	9600
Mexico	Cpe	65-71	23400	4800
Ghibli	Cpe	66-73	34200	6600
Ghibli Spider	Cab	68-73	52200	10800
Ghibli SS	Cpe	70-73	39000	7800
Ghibli SS Spider	Cab	70-73	55200	12000
Indy	Cpe	69-74	30600	6000
Bora	Cpe	71-80	32400	6600
Merak	Cpe	72-74	20400	3600
Merak SS	Cpe	75-83	22800	4200
Merak GT 2000	Cpe	76-83	16800	3000
Khamsin	Cpe	72-83	25200	4800
Kyalami	Cpe	76-83	17400	3000
Quattroporte	4dS	76-86	15000	3000
Biturbo 2.0/2.0 S	Cpe	81-86	9000	1200
Biturbo 2.5/E 2.5	Cpe	83-86	7200	1200
Biturbo Spyder 2.0	Cab	84-86	9600	1800
MATRA (F)				
Djet/Jet	Cpe	64-68	9000	1800
M 530 LX/SX	Cpe	67-73	7200	1200
Bagheera	Cpe	73-80	6000	1200
MERCEDES-BENZ (D)				
170	Cab	31-36	35400	7800
170	Sed	31-36	27600	6000
200	Cab	32-36	43200	9000
200	Sed	32-36	33000	7200
290	Sed	33-37	54600	12000
290	Cab	33-37	78600	16800
170 V	4dS	35-42	19200	3600
170 V	CbL	35-42	23400	4800
170 V	Ca2	35-42	37200	7200
170 H	2dS	35-39	21000	6000
260 D	4dS	35-40	34800	7800
230	Cab	36-42	44400	9600
230	Sed	36-42	31200	6600
320	Cab	37-42	96600	21000
320	Sed	37-42	78600	16800
170 V	4dS	46-50	15600	3000
170 Va	4dS	50-52	14400	3000
170 Vb	4dS	52-53	13800	2400
170 D	4dS	49-50	13800	2400
170 Da	4dS	50-52	12600	2400
170 Da OTP	Ca4	50-52	20400	3600
170 Db	4dS	52-53	12600	2400
170 S	4dS	49-52	15600	3000
170 S A-Cabriolet	Cab	49-52	63600	13800
170 S B-Cabriolet	Cab	49-52	50400	10800
170 Sb	4dS	52-53	13800	3000
170 DS	4dS	52-53	13800	2400
170 S-V	4dS	53-55	14400	2400
170 S-D	4dS	53-55	11400	2400
220	4dS	51-54	21000	4200
220 A-Cabriolet	Cab	51-54	62400	13200
220 B-Cabriolet	Cab	51-54	46800	10200
220 Coupe	Cpe	54-	43800	9600
300	4dS	51-57	30600	6000
300 Cabriolet D	Cab	51-57	87000	19800
300 d	4dS	57-62	31800	6000
300 d Cabriolet D	Cab	57-62	119400	27000
300 S Cabriolet	Cab	52-55	166200	37800
300 S Coupe	Cpe	52-55	93000	22200
300 Sc Cabriolet	Cab	55-58	188400	43800
300 Sc Coupe	Cpe	55-58	150600	35400
180	4dS	53-57	8400	1200
180 a/b/c	4dS	57-62	7200	1200
180 D/190 D	4dS	53-59	7200	1200
180 Db / 190 Db	4dS	59-62	6600	1200
190	4dS	56-59	8400	1200
190 b	4dS	59-62	7800	1200
300 SL Gullwing	Cpe	54-57	192000	104400
300 SL Roadster	Cab	57-62	133800	31800
190 SL	Cab	55-62	37800	7200
220 a	4dS	54-56	12000	1800
219	4dS	56-59	10800	1800
220 S	4dS	56-59	13200	1800
220 S Cabriolet	Cab	56-59	44400	8400
220 S Coupe	Cpe	56-59	31800	6000
220 SE	4dS	58-59	13800	2400
220 SE Cabrio	Cab	58-60	46200	10200
220 SE Coupe	Cpe	58-60	34800	6600
220 b	4dS	59-65	7200	1200
220 Sb/SEb	4dS	59-65	10800	1800
220 SEb Cabrio	Cab	61-65	36600	7200
220 SEb Coupe	Cpe	61-65	15600	3000
300 SE	4dS	61-65	16800	3000
300 SE Cabrio	Cab	62-67	38400	7200
300 SE Coupe	Cpe	62-67	19200	3600
190c / 190 Dc	4dS	61-65	5400	1200
200 / 200 D	4dS	65-67	6000	1200
230	4dS	65-68	7200	1200
230 S	4dS	65-68	9000	1800
250 S/SE	4dS	65-69	6600	1200
250 SE Cabrio	Cab	65-67	33600	6600
250 SE Coupe	Cpe	65-67	15600	3000
230 SL	Cab	63-67	25200	4800
250 SL	Cab	66-68	23400	4800
280 SL	Cab	68-71	27000	5400
280 S/SE/SEL	4dS	68-72	7800	1200
280 SE Cabrio	Cab	68-71	39600	7800
280 SE Coupe	Cpe	68-71	16800	3000
280 SE 3.5 Cabrio	Cab	69-71	42000	7800
280 SE 3.5 Coupe	Cpe	69-71	19800	4200
280 SE/SEL 3.5/4.5	4dS	71-72	9000	1800
300 SE/SEL	4dS	65-67	9600	1800
300 SEL 2.8	4dS	68-70	9600	1800
300 SEL 3.5/4.5	4dS	69-72	10800	1800
300 SEL 6.3	4dS	68-72	16200	3000
600	4dS	64-81	47400	10200
600 Lang	Plm	64-81	57600	12600
200/8, 200D/8	4dS	68-76	3600	600
220/8, 220D/8	4dS	68-76	3600	600
230.6/250	4dS	68-76	4200	600
280	4dS	72-76	4800	600
230.4	4dS	73-76	3600	600
240 D	4dS	73-76	3600	600
240 D 3.0	4dS	74-76	4800	600
250 C/CE	Cpe	68-76	6000	1200
280 C/CE	Cpe	72-76	6600	1200
280 S/SE	4dS	72-80	4800	1200
350 SE	4dS	72-80	5400	1200
450 SE	4dS	72-80	6000	1200
280 SEL	4dS	74-80	5400	1200
350 SEL	4dS	73-80	5400	1200
450 SEL	4dS	73-80	6600	1200
450 SEL 6.9	4dS	75-80	13200	2400
350 SL	Cab	71-80	13200	2400
450 SL	Cab	73-80	14400	2400
280 SL	Cab	74-85	13200	2400
380 SL	Cab	80-85	13800	2400
500 SL	Cab	80-85	17400	3600
350 SLC	Cpe	71-80	10800	1800
450 SLC	Cpe	73-80	10800	2400
450 SLC 5.0	Cpe	77-80	13800	2400
280 SLC	Cpe	74-81	11400	2400
380 SLC	Cpe	80-81	11400	2400
500 SLC	Cpe	80-81	15000	3000
MG (GB)				
18/80	Rds	27-33	54000	10200
18/80	Tou	27-33	48600	9000
M-Type Midget	Rds	27-32	21000	3600
C-Type Midget	Rds	31-32	25800	4200
D-Type Midget	Tou	31-32	18000	3000
F-Type Magna	Tou	31-32	24600	4200
J 1 Midget	2dS	32-33	16200	3000
J 1 Midget	Tou	32-33	21000	3600
J 2 Midget	Rds	32-33	27600	5400
J 3 Midget	Rds	32-33	33600	6600
L 1 Magna	4dS	33-34	21000	3600
L 1 Magna	Tou	33-34	31200	6000
L 2 Magna	Rds	33-34	38400	7200
NA Magnette	Rds	34-36	36000	7200
NA Magnette	Tou	34-36	32400	6600
PA Midget	Rds	34-35	23400	4800
PB Midget	Rds	35-36	25800	4800
SA	4dS	37-39	27000	5400
SA	Tou	37-39	34200	6600
SA	Cab	37-39	37800	7200
VA	4dS	37-39	17400	3000
VA	Cab	37-39	24600	4800
VA	Tou	37-39	22200	4200
WA	Cab	38-39	49200	9000
WA	Tou	38-39	42600	8400
WA	4dS	38-39	31800	6000
TA Tickford	Cab	37-39	24000	4800
TA	Rds	36-39	30000	6000
TB	Rds	39-40	31800	6000
TC	Rds	46-49	26400	5400
TD	Rds	49-53	21600	4800
TD Arnolt	Cab	51-53	29400	6000
TF 1250	Rds	53-55	26400	5400
TF 1500	Rds	54-55	29400	6000
YA	4dS	47-50	10800	2400
YB	4dS	51-53	11400	2400
YT	Tou	48-51	18600	3600
ZA Magnette	4dS	53-56	10200	1800
ZB Magnette	4dS	56-59	10800	2400
Magnette Mk III/IV	4dS	59-68	6000	9000
MGA 1500	Rds	55-59	20400	4200
MGA 1500	Cpe	55-59	15600	3000
MGA Twin Cam	Rds	58-60	27600	5400
MGA Twin Cam	Cpe	58-60	21600	3600
MGA 1600/1600 Mk II	Cpe	59-62	16800	3000
MGA 1600/1600 Mk II	Rds	59-62	22800	4200
MGB	Cab	62-64	13800	2400
MGB	Cab	64-69	13200	2400
MGB	Cab	69-74	12000	2400
MGB	Cab	74-80	10200	1800
MGB GT	Cpe	65-69	10800	1800
MGB GT	Cpe	69-74	10200	1800
MGB GT	Cpe	74-80	8400	1800
MGC	Cab	67-69	15600	3000
MGC GT	Cpe	67-69	13200	2400
MGB GT V8	Cpe	73-74	13200	2400
MGB GT V8	Cpe	74-76	10800	2400
Midget Mk I	Rds	61-62	9600	1800
Midget Mk I / 1100	Rds	62-64	9000	1800
Midget Mk II	Cab	64-66	8400	1200
Midget Mk III	Cab	66-69	8400	1200
Midget Mk IV	Cab	69-74	7800	1200
Midget 1500	Cab	74-80	6600	1200
1100	4dS	62-68	3600	600
1300	4dS	67-71	4200	600
MINI (GB)				
850 / 1000	2dS	69-80	3600	600
Cooper S 1275 Mk III	2dS	69-71	8400	1200
Clubman	2dS	69-80	3000	600
Clubman Estate	Sta	69-80	3000	600
1275 GT	2dS	69-80	3600	600
1100 Special	2dS	76-80	3600	600
MORGAN (GB)				
Threewheeler Jap	Rds	20-39	21000	3600
Threewheeler Matchless	Rds	30-39	25800	4200
Threewheeler Blackburne	Rds	30-39	23400	4200
Threewheeler Type F	Rds	35-39	15000	3000
4/4 SI	Rds	36-50	23400	4200
4/4 SII	Rds	56-60	18600	3600
4/4 SIII-V	Rds	60-68	19800	3600
4/4 1600	Rds	68-85	22200	3600
Plus 4 Vanguard	Rds	50-58	23400	4800
Plus 4 Vanguard	Tou	50-58	21000	4200
Plus 4 TR	Tou	54-69	22800	4800
Plus 4 TR	Rds	54-69	25200	4800
Plus 4 Super Sport	Rds	61-69	34200	6600
Plus 8	Rds	68-85	28200	5400
MORRIS (GB)				
Oxford	Sed	22-29	15000	3000
Oxford	Tou	22-29	20400	3600
Cowley	Sed	23-32	11400	1800
Cowley	Tou	23-32	15000	2400
Cowley	Rds	23-32	18000	3600
Minor ohc	Rds	28-32	11400	2400
Minor ohc	Tou	28-32	10800	2400
Minor OHC	Sed	28-34	9600	2400
Minor sv	Sed	31-34	9000	1800
Minor sv	Tou	31-34	10800	2400
Isis 6	Tou	32-33	15000	3000

Isis 6	Sed	32-33	11400	2400
Ten/4	Sed	33-38	9600	1800
Ten/4	Tou	33-38	12600	2400
Ten/4	Rds	33-38	15000	3000
Ten/4	Cab	33-38	12600	2400
Ten/6	Rds	34-35	18600	3600
Eight	Sed	34-38	9000	1800
Eight	Tou	34-38	12600	2400
Twelve/4	Cab	37-39	13800	2400
Twelve/4	Sed	37-39	9600	1800
Fourteen/6	Sed	37-39	11400	1800
Eight Series E	Sed	39-48	8400	1800
Eight Series E	Tou	39-48	10800	2400
Ten Series M	Sed	39-48	9000	1800
Minor MM	Cab	48-52	10200	1800
Minor MM	Sed	48-52	7800	1200
Minor Series II	Cab	52-56	9600	1800
Minor Series II	Sta	52-56	8400	1200
Minor Series II	Sed	52-56	7200	1200
Minor 1000	Sed	56-62	6600	1200
Minor 1000	CbL	56-62	8400	1200
Minor 1000 Traveller	Sta	56-62	7800	1200
Minor 1000	CbL	62-69	7800	1200
Minor 1000	Sed	62-71	6000	1200
Minor 1000 Traveller	Sta	62-71	7200	1200
Oxford Series MO	4dS	48-54	5400	1200
Oxford Series MO	Sta	52-54	6000	1200
Oxford Series II/III	Sta	54-57	5400	1200
Oxford Series II/III	4dS	54-59	4800	600
Minor 850	2dS	59-67	5400	1200
850 Traveller	Sta	60-67	6000	1200
Mini Cooper 997	2dS	61-64	9600	1800
Mini Cooper 998 Mk I	2dS	64-67	8400	1200
Mini Cooper S 1071	2dS	63-64	12000	2400
Mini Cooper S 970	2dS	64-	13200	2400
Mini Cooper S 1275 Mk I	2dS	64-67	12000	2400
Mini 850 / 1000 Mk II	2dS	67-69	4200	1200
Mini 1000 Traveller	Sta	67-69	5400	1200
Mini Cooper 998 Mk II	2dS	67-69	7800	1200
Mini Cooper S 1275 Mk II	2dS	67-69	10800	1800
Mini Moke	Cab	64-68	7200	1200
1100/1300	4dS	63-74	2400	600
1100/1300 Countryman	Sta	66-74	2400	600
1800	4dS	66-74	2400	600

NSU (D)

Prinz I - III	2dS	58-62	4200	600
Prinz 4	2dS	61-73	3000	600
Sport Prinz Bertone	Cpe	59-62	7200	1200
Sport Prinz	Cpe	61-67	7200	1200
Wankel-Spider	Cab	64-67	10800	1800
Prinz 1000	2dS	64-67	3600	600
Prinz 1000 TT	2dS	65-67	7200	1200
1000	2dS	67-72	3600	600
1000 TTS	2dS	67-71	9000	1800
1200 TT	2dS	67-72	7800	1200
Typ 110 / 110 S(C)	2dS	65-67	3000	600
1200 (C)	2dS	67-73	3000	600
RO 80	4dS	67-77	8400	1200

OPEL (D)

Olympia Rekord	2dS	53-57	6600	1200
Kapitän	4dS	54-55	10200	1800
Kapitän	4dS	55-58	9600	1800
Olympia Rekord P1	Sed	57-60	6000	1200
Olympia Rekord P1	Sta	57-60	5400	1200
Kapitän	4dS	58-59	8400	1200
1200	2dS	59-62	5400	1200
Rekord P2	Sta	60-62	5400	1200
Rekord P2	Sed	60-62	5400	1200
Rekord P2	Cpe	61-62	6600	1200
Kapitän	4dS	59-63	9000	1800
Kadett A	Sta	62-65	3600	600
Kadett A	2dS	62-65	3600	600
Kadett A	Cpe	62-65	4200	600
Rekord A/B	Sed	63-66	3600	600
Rekord A/B	Cpe	63-66	4200	1200
Rekord A/B	Sta	63-66	3600	600
Rekord A/B 2600	4dS	64-66	4200	600
Rekord A/B 2600	Cpe	64-66	4800	1200
Kapitän / Admiral	4dS	64-68	6600	1200
Kapitän / Admiral V8	4dS	65-68	7200	1200
Diplomat A V8	Cpe	64-68	13800	2400
Diplomat A V8	4dS	64-68	7800	1200
Kadett B	Cpe	65-73	3000	600
Kadett B	2dS	65-73	2400	600
Kadett B	Sta	65-73	2400	600
Kadett B Rallye SR	Cpe	66-73	4200	600
Kadett B Rallye LS	Cpe	67-73	4800	600
Rekord C	Sta	66-71	3000	600
Rekord C	Cpe	66-71	4200	1200
Rekord C	Sed	66-71	3000	600
Rekord C Sprint	Sed	67-71	4200	600
Rekord C Sprint	Cpe	67-71	4800	600
Rekord C 2200	Sed	67-68	3600	600
Rekord C 2200	Sta	67-68	3600	600
Rekord C 2200	Cpe	67-68	4800	600
Commodore A	Sed	67-71	4800	1200
Commodore A	Cpe	67-71	5400	1200
Commodore A GS	Sed	67-71	5400	1200
Commodore A GS	Cpe	67-71	6000	1200
GT 1100	Cpe	68-70	9600	1800
GT 1900	Cpe	68-73	10800	2400
GT/J	Cpe	71-73	10200	1800
Admiral / Diplomat B	4dS	69-76	6600	1200
Diplomat B V8	4dS	69-77	7200	1200
Ascona A	Sed	70-75	3000	600
Ascona A	Sta	70-75	3000	600
Manta A	Cpe	70-75	4800	1200
Manta A GT/E	Cpe	74-75	5400	1200
Kadett C	Cpe	73-79	3000	600
Kadett C	Sed	73-79	2400	600
Kadett C	Sta	73-79	3000	600
Kadett C GT/E	Cpe	75-79	4200	600
Kadett C Aero	Cab	76-78	5400	1200
Rekord D	Sed	72-77	3000	600
Rekord D	Cpe	72-77	3000	600
Rekord D	Sta	72-77	3000	600
Commodore B	Sed	72-77	3600	600
Commodore B	Cpe	72-77	4200	600
Commodore B GS/E	Cpe	72-77	4800	600
Commodore B GS/E	Sed	72-77	4200	600
Manta B	Cpe	75-81	4200	1200
Manta B GT/E	Cpe	75-81	5400	1200

PANHARD (F)

12 CV	Tou	20-29	27600	5400
12 CV	Sed	20-29	18000	3600
16 CV	Sed	20-29	22800	4800
16 CV	Tou	20-29	31800	6000
10 CV	Tou	24-27	22800	4800
10 CV	Sed	24-27	15600	3000
6 CS	Cab	30-36	41400	7800
6 CS	Cpe	30-36	27600	5400
6 CS	4dS	30-36	18000	3600
6 DS	Cab	30-36	45600	8400
6 DS	Cpe	30-36	31800	6000
6 DS	4dS	30-36	20400	4200
Dynamic	Cpe	36-39	24600	4800
Dynamic	2dS	36-39	22800	4800
Dynamic	4dS	36-39	18000	3600
Dyna 100	4dS	47-53	6600	1200
Dyna	4dS	50-53	6000	1200
Dyna 120	Cab	50-53	12600	2400
Dyna 120	Sta	50-53	5400	1200
Dyna 130	Cab	52-53	13800	2400
Dyna 130	4dS	52-53	6600	1200
Dyna 130	Sta	52-53	6000	1200
Dyna Junior	Rds	52-56	13200	2400
Dyna Z	4dS	54-59	6000	1200
Dyna Z	Cab	57-59	18000	3000
PL 17	4dS	59-63	6000	1200
PL 17 tigre	Sed	59-63	7800	1200
PL 17 tigre	Cab	61-63	16200	3000
PL 17 b	Sta	63-65	4800	1200
PL 17 b	4dS	63-65	5400	1200
CD	Cpe	63-65	11400	2400
24 c/ct	Cpe	63-67	8400	1200
24 b/bt	2dS	64-67	6600	1200

PEGASO (E)

Z-102 Berlineta	Cpe	51-56	150000	45000
Z-102 Spider	Cab	51-56	180000	51000

PEUGEOT (F)

153	Tou	20-25	25200	4800
163	Tou	20-25	18000	3000
172	Tou	22-29	14400	2400
172 R	Rds	25-28	22800	4200
177	Tou	23-29	12000	2400
177	Sed	24-29	9600	1800
177	Cab	26-29	18000	3000
183	Cab	27-31	27600	5400
183/12-Six	4dS	27-31	12000	1800
183/12-Six	Tou	27-31	22800	4200
190 S	Cab	28-31	15600	3000
190 S	Sed	28-31	9000	1800
190 S	Tou	28-31	14400	2400
201	Cab	29-33	14400	2400
201	Cpe	29-33	10800	1800
201	4dS	29-33	9600	1800
201 D	2dS	34-36	8400	1800
201 M	4dS	36-37	9000	1800
301	Cpe	32-36	11400	2400
301	Cab	32-36	16800	3000
301	Sed	32-36	10200	1800
301	Rds	32-36	22800	4800
401	Rds	34-35	25200	4800
401	Sed	34-35	9600	1800
401	Cpe	34-35	15600	3000
601	Cab	34-35	28800	5400
601	Sed	34-35	12000	1800
402	CbL	35-39	13200	2400
402	Cab	35-39	30000	6000
402	Sed	35-39	10200	1800
302	Cab	36-38	25200	4800
302	Sed	36-38	9000	1800
202	CbL	38-42	10800	1800
202	Sed	38-42	7800	1200
202	4dS	47-49	7800	1200
202	Sta	47-49	8400	1200
203	CbL	48-54	11400	1800
203	4dS	48-60	8400	1200
203	Sta	50-60	6600	1200
203	Cab	51-56	18000	3000
203 Familiale	Sta	50-56	7800	1200
403 Berline	4dS	56-65	6600	1200
403 Cabriolet	Cab	57-62	16200	2400
403 Familiale	Sta	57-62	6000	1200
404	4dS	65-70	5400	1200
404 Berline	4dS	60-65	5400	1200
404 Berline	4dS	71-75	4800	1200
404 Break	Sta	61-68	4800	1200
404 Break	Sta	68-71	4200	1200
404 Coupe	Cpe	62-68	14400	2400
404 Cabriolet	Cab	62-69	17400	2400
204 Berline	4dS	65-69	2400	600
204 Break	Sta	65-69	2400	600
204 Cabriolet	Cab	67-70	6600	1200
204 Coupe	Cpe	67-70	4200	600
304 Cabriolet	Cab	70-75	6600	1200
304 Coupe	Cpe	70-75	4200	600
504 Cabriolet	Cab	69-75	12000	2400
504 Coupe	Cpe	69-75	9000	1800
504 Cabriolet V6	Cab	74-77	14400	2400
504 Coupe V6	Cpe	74-77	10200	1800
504 Cabriolet	Cab	77-83	13200	2400
504 Coupe	Cpe	77-83	9600	1800
504 Coupe V6 TI	Cpe	77-83	10800	1800

PLYMOUTH (US)

Savoy	Sed	54-55	9000	1800
Barracuda	Cab	67-69	13200	2400
Barracuda	Cpe	67-69	11400	2400
Barracuda	Cpe	70-71	12000	2400
Barracuda	Cab	70-71	13800	2400
Barracuda 440	Cpe	70-71	18600	3600
Road Runner	Cab	69-70	20400	3600
Roadrunner	Htp	68-70	15600	3000
Road Runner 440	Cab	69-70	27600	4800
Roadrunner 440	Htp	68-70	23400	4200
GTX	Cab	68-69	18000	3000
GTX	Cpe	68-70	15600	3000
GTX 440	Cab	68-69	24000	4200
GTX 440	Cpe	68-70	21600	3600

PONTIAC (US)

Le Mans GTO	Htp	64-65	15000	1800
Le Mans GTO	Cab	64-65	18600	3600
GTO	Htp	66-67	15000	2400
GTO	Cpe	66-67	12000	2400
GTO	Cab	66-67	17400	3600
GTO	Htp	68-69	13800	1800
GTO	Cab	68-69	19200	3600
GTO	Htp	70-	16800	1800
GTO	Cab	70-71	21600	4200
GTO	Htp	71-72	11400	2400
Grand Prix	Htp	62-66	12000	1800
Grand Prix	Htp	67-68	9600	1200
Grand Prix	Htp	69-71	8400	1200
Grand Prix SSJ	Htp	70-71	10200	1200
Grand Prix Convertible	Cab	67-	15600	3000
Ex	Sta	67-70	7200	1200
Executive	Sed	67-70	6600	1200
Executive	Htp	67-70	8400	1200
Firebird	Cab	67-69	12000	2400
Firebird	Cpe	67-73	10200	1200
Firebird Ram Air 400	Cpe	67-69	11400	2400
Firebird Ram Air 400	Cab	67-69	12600	2400
Firebird Trans Am	Cab	69-	18600	3000
Firebird Trans Am	Cpe	69-73	12000	2400

PORSCHE (D)

356 1100/1300	Cab	50-54	41400	7800
356 1100/1300	Cpe	50-54	30600	6000
356 1300/1500/Super	Cab	51-55	42000	7800
356 1300/1500/Super	Cpe	51-55	30600	6000
356 1500 Speedster	Rds	54-55	55800	12000
356 A 1300/1300 Super	Cab	55-57	37800	7200
356 A 1300/1300 Super	Cpe	55-57	27000	5400
356 A 1600/1600 Super	Cab	58-59	41400	7800
356 A 1600/1600 Super	Cpe	58-59	30000	6000
356 A 1600 Speedster	Rds	55-58	57000	10800
356 A 1500/1600 GS Carerra	Cpe	55-59	55800	9000
356 A 1500/1600 GS Carrera	Cab	55-59	66600	15600
356 A 1500 GS Carrera Spds.	Rds	55-58	98400	20400
356 A 1600 Convertible D	Rds	58-59	48000	10200
356 B 1600	Cab	59-63	38400	7200
356 B 1600	Cpe	59-63	24600	4800
356 B 1600 Roadster	Rds	59-61	42600	9000
356 B 1600 GS Carrera GT	Cpe	60-61	54000	12600
356 B 2000 GS Carrera 2	Cab	61-63	75600	17400
356 B 2000 GS Carrera 2	Cpe	61-63	64800	15000
356 C/SC 1600	Cab	63-65	36000	7200
356 C/SC 1600	Cpe	63-65	27000	5400
356 C 2000 GS Carrera 2	Cab	63-64	75600	17400
356 C 2000 GS Carrera 2	Cpe	63-64	64800	15000
912	Cpe	65-69	10200	1800
912E	Cpe	74-76	13200	2400
911/911L 2.0	Cpe	64-67	13200	2400
911T 2.0	Cpe	67-69	12000	2400
911E 2.0	Cpe	68-69	13200	2400
911S 2.0	Cpe	66-69	15000	2400

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	euros	
			+	-
911T 2.2	Cpe	69-71	12000	2400
911E 2.2	Cpe	69-71	13200	2400
911S 2.2	Cpe	69-71	15000	6600
911T 2.4	Cpe	71-73	12600	2400
911E 2.4	Cpe	71-73	13800	2400
911S 2.4	Cpe	71-73	15600	3000
911 Carrera RS 2.7	Cpe	72-73	39000	7200
911 2.7	Cpe	73-75	13200	2400
911S 2.7	Cpe	73-75	14400	2400
911 Carrera 2.7	Cpe	74-75	17400	3000
911 2.7	Cpe	75-77	13800	2400
911 Carrera 3.0	Cpe	76-77	16200	3000
911 SC 3.0	Cpe	77-80	14400	2400
911 SC 3.0	Cpe	80-83	15600	3000
911 SC 3.0	Cab	82-83	19800	3600
911 Carrera 3.2	Cpe	83-89	17400	3000
911 Carrera 3.2	Cab	83-89	21000	3600
911 Carrera 3.2 USA	Cpe	83-89	16800	3000
911 Carrera 3.2 USA	Cab	83-89	20400	3600
911 Turbo 3.0	Cpe	74-77	18600	3600
911 Turbo 3.3	Cpe	77-89	20400	3600
911 Turbo 3.3	Cab	87-89	27600	4800
914/4	Cpe	69-75	7800	1200
914/6	Cpe	69-72	16200	3000
914/2.0	Cpe	72-75	9000	1800
924	Cpe	75-85	5400	1200
924 S	Cpe	85-87	6000	1200
924 Turbo	Cpe	78-80	7200	1200
924 Turbo	Cpe	80-82	7800	1200
924 Carrera GT	Cpe	80-82	15000	3000
924 Carrera GTS	Cpe	80-82	28800	4800
944	Cpe	81-85	7800	1200
944	Cpe	85-89	8400	1200
944 S	Cpe	86-89	9000	1800
944 Turbo	Cpe	85-88	10200	1800
928	Cpe	77-82	13200	2400
928 S	Cpe	79-86	15600	3000
928 S4	Cpe	86-89	17400	3000

RENAULT (F)

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	+	-
KJ 6 CV	2dS	23-24	7800	1200
KJ 6 CV	Tou	23-24	9000	1800
KZ 10 CV	Tou	23-31	17400	3000
KZ 10 CV	4dS	23-31	10200	1800
NN 6 CV	Tou	25-29	15000	2400
NN 6 CV	4dS	25-29	10200	1800
Monasix / Monastella	Tou	28-32	13200	2400
Monasix / Monastella	4dS	28-32	9600	1800
Monasix / Monastella	Cab	28-32	15600	3000
Vivasix	4dS	28-31	19200	3600
Vivasix	Tou	28-31	32400	6000
Vivastella	Cab	29-33	37200	7200
Vivastella	4dS	29-33	21600	3600
Primaquatre	2dS	31-33	9600	1800
Primaquatre	4dS	31-33	9000	1800
Vivaquatre	4dS	31-35	9600	1800
Monaquatre	Cpe	32-35	10800	1800
Monaquatre	Sed	32-35	10200	1800
Monaquatre	Cab	34-35	18000	3000
Primastella	4dS	32-34	18000	3000
Primastella	Cab	32-34	34800	6600
Primastella	2dS	32-34	20400	3600
Vivastella	4dS	33-35	18600	3600
Vivastella	Plm	33-39	20400	3600
Celtaquatre	Cpe	34-35	9600	1800
Celtaquatre	4dS	34-35	8400	1800
Primaquatre	4dS	34-35	7800	1200
Primaquatre	Cab	34-35	15600	3000
Vivasport	Cpe	34-35	25800	4800
Vivasport	Cab	34-35	41400	7800
Vivasport	4dS	34-38	15600	3000
Celtaquatre	4dS	35-38	9600	1800
Primaquatre	4dS	36-39	10800	1800
Primaquatre	Cab	36-39	19200	3600
Primaquatre	Cpe	36-39	13200	2400
Vivaquatre	4dS	36-39	12000	1800
Viva Grand Sport	Cpe	36-39	30000	6000
Viva Grand Sport	Cab	36-39	52200	9600
Viva Grand Sport	4dS	36-39	18000	3000
Novaquatre	4dS	37-39	12000	1800
Juvaquatre	2dS	38-39	6600	1200
Juvaquatre	Sed	46-48	6000	1200
4 CV	4dS	47-53	6600	1200
4 CV	CbL	50-53	7200	1200
4 CV	CbL	54-61	6600	1200
4 CV	4dS	54-61	6000	1200
Colorale Prairie	Sta	50-55	5400	1200
Colorale Savanne	Sta	50-55	6000	1200
Break Juvaquatre	Sta	51-55	4800	1200
Fregate	Cab	52-56	8400	1200
Fregate	4dS	56-60	10200	1800
Domaine / Manoir	Sta	56-60	7200	1200
Dauphinoise	Sta	56-60	4800	1200
Dauphine / Ondine	4dS	56-65	4200	1200
Dauphine / Ondine Gordini	4dS	58-68	6000	1200
Dauphine 1093	4dS	62-63	6600	1200
Floride	Cpe	59-62	7800	1200
Floride	Cab	59-62	10800	1800
Floride S	Cab	62-63	11400	1800
Caravelle	Cpe	62-63	8400	1200
Caravelle 1100	Cab	64-65	12000	1800
Caravelle 1100	Cpe	64-68	9000	1800
R 4	4dS	61-67	2400	600
R 4	Sta	68-80	1800	600
R 8 / 10	4dS	62-73	2400	600
R 8 Gordini	4dS	65-70	7800	1200
R 8 S	4dS	69-71	3000	600
R16	4dS	65-70	2400	600
R16 L/TL	4dS	69-74	2400	600
R16 TS	4dS	68-76	3000	600
R16 TX	4dS	74-78	3000	600
R12 Gordini	4dS	71-74	5400	1200
R15 TL/GTL	Cpe	71-79	2400	600
R15 TS / R17 TL	Cpe	71-76	3000	600
R17 TS Gordini	Cpe	71-76	4200	2400
R 5 Turbo 1	2dS	80-83	12600	1800
R 5 Turbo 2	2dS	84-85	11400	1800

RENAULT-ALPINE (F)

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	+	-
A 106	Cpe	55-61	15600	3000
A 108 Coupe 2+2	Cpe	59-63	12600	2400
A 108 Berlinette	Cpe	61-63	19800	3600
A 110 1100 V70	Cpe	64-68	16800	3000
A 110 1100/1300 GT4	Cpe	63-68	13200	2400
A 110 1300 G	Cpe	66-70	19800	3600
A 110 1300 S	Cpe	66-70	22200	4200
A 110 1300 V85	Cpe	70-76	18600	3000
A 110 1500/1600	Cpe	67-69	17400	3000
A 100 1600 S	Cpe	69-72	25200	4200
A 110 1600 SC/SI	Cpe	72-75	22200	4200
A 100 1600 SX	Cpe	75-77	20400	3600
A 310 1600	Cpe	71-74	12000	2400
A 310 1600 Inj.	Cpe	74-76	10800	1800
A 310 V6	Cpe	77-80	12000	2400
A 310 V6	Cpe	80-85	13200	2400
A 310 V6 Gr.4	Cpe	82-85	14400	2400

ROLLS-ROYCE (GB)

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	+	-
Silver Ghost	Cab	07-26	186000	43200
Silver Ghost	Sed	07-26	131400	30600
Silver Ghost	Sdc	07-26	152400	35400
Silver Ghost	Tou	07-26	198000	45600
Silver Ghost	Rds	07-26	215400	50400
Silver Ghost	Plm	07-26	141600	33000
20 HP	Cpe	22-31	48600	11400
20 HP	Cab	22-31	67800	15600
20 HP	Sdc	22-31	55200	13200
20 HP	Rds	22-31	72000	13800
20 HP	Sed	22-31	46200	10800
20 HP	Tou	22-31	64200	15000
Phantom I	Cab	25-29	139200	32400
Phantom I	Tou	25-29	145200	33600
Phantom I	Sed	25-29	95400	22200
Phantom I	Sdc	25-29	120000	28200
Phantom I	Plm	25-29	109200	25800
Phantom I	Lan	25-29	120000	28200
20/25	Cab	29-36	51600	12000
20/25	Plm	29-36	40200	9600
20/25	Lan	29-36	46200	10800
20/25	Sdc	29-36	43200	10200
20/25	Sed	29-36	39000	9600
20/25	Tou	29-36	58200	13800
Phantom II	Sdc	29-35	107400	25200
Phantom II	Cab	29-35	145200	33600
Phantom II	Sed	29-35	95400	22200
Phantom II	Tou	29-35	155400	36000
Phantom II	Lan	29-35	115200	26400
Phantom II	Plm	29-35	101400	23400
25/30	Cab	36-38	46800	11400
25/30	Plm	36-38	40200	9600
25/30	Sdc	36-38	43200	10200
25/30	Sed	36-38	37200	7800
Phantom III	Cab	36-39	155400	36000
Phantom III	Plm	36-39	120000	28200
Phantom III	Sdc	36-39	135000	31200
Phantom III	Sed	36-39	105000	24600
Wraith	Plm	38-39	51000	12000
Wraith	Sed	38-39	45000	10800
Silver Wraith SWB	Plm	46-53	46200	10800
Silver Wraith SWB	Sed	46-53	42000	10200
Silver Wraith LWB	Sed	52-58	45600	10800
Silver Wraith LWB	Plm	52-58	50400	12000
Silver Dawn	Cab	49-55	69000	16200
Silver Dawn	Sed	49-55	37200	8400
Silver Cloud I	Cab	55-59	93000	22200
Silver Cloud I	4dS	55-59	34800	15600
Silver Cloud II	4dS	59-62	32400	6000
Silver Cloud II	Cab	59-62	85800	20400
Phantom V	Plm	59-68	69600	16200
Silver Cloud III	4dS	62-66	37200	7200
Silver Cloud III Park Ward	Cab	62-66	75600	18000
Silver Cloud III Park Ward	Cpe	62-66	48600	11400
Silver Cloud III Flying Spur	4dS	62-66	61800	14400
Silver Shadow 6.3	4dS	65-70	25200	4800
Silver Shadow 6.8	4dS	70-76	22800	4800
Silver Shadow MPW	Cab	67-71	46800	10800
Silver Shadow MPW	Cpe	67-71	34800	6600
Silver Shadow II	4dS	77-80	22800	4800
Phantom VI 6.3	Plm	68-78	140400	[illegible]
Corniche	Cab	71-85	46800	[illegible]
Corniche	Cpe	72-85	34800	[illegible]
Camargue	Cpe	75-86	39600	[illegible]
Silver Wraith II	4dS	77-80	25200	[illegible]
Silver Spirit	4dS	80-90	30000	[illegible]
Corniche II	Cab	85-90	75000	[illegible]
Silver Spur	4dS	80-90	32400	[illegible]

ROVER (GB)

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	+	-
8 HP	Tou	20-25	11400	[illegible]
16/50	4dS	26-28	11400	[illegible]
16/50	Tou	26-28	15600	[illegible]
16 HP Light Six	4dS	28-32	12600	[illegible]
16/50	Tou	28-32	16200	[illegible]
10/25	Cab	28-33	12600	[illegible]
10/25	Sed	28-33	9600	[illegible]
P1-10 HP	Sed	34-36	9000	[illegible]
P1-12 HP	Sed	34-36	10200	[illegible]
P1-12 HP	Tou	34-36	13800	[illegible]
P2-10 HP	Sed	37-40	8400	[illegible]
P2-10 HP	Sed	45-48	7800	[illegible]
P2-12 HP	Sed	37-40	9600	[illegible]
P2-12 HP	Sed	45-48	9000	[illegible]
P2-14 HP	Sed	37-40	10200	[illegible]
P2-14 HP	Sed	45-48	9600	[illegible]
P2-16 HP	Sed	37-40	10800	[illegible]
P2-16 HP	Sed	45-48	10200	[illegible]
P3-60	4dS	48-49	7800	[illegible]
P3-75	4dS	48-49	8400	[illegible]
P4-75	4dS	49-54	8400	[illegible]
P4-60	4dS	54-59	7200	[illegible]
P4-75	4dS	55-59	7200	[illegible]
P4-90	4dS	55-59	7800	[illegible]
P4-105	4dS	56-59	7800	[illegible]
P4-80	4dS	59-62	6000	[illegible]
P4-100	4dS	59-62	7200	[illegible]
P4-95 / 110	4dS	62-64	6600	[illegible]
P5 3 Litre Saloon	4dS	59-62	7200	[illegible]
P5 3 Litre Saloon MK II	4dS	63-64	7200	[illegible]
P5 3 Litre Coupe MK II	Cpe	63-64	8400	[illegible]
P5 3 Litre Saloon MK III	4dS	65-67	7800	[illegible]
P5 3 Litre Coupe MK III	Cpe	65-67	9000	[illegible]
P5B 3,5 Litre Saloon	4dS	67-73	9600	[illegible]
P5B 3,5 Litre Coupe	Cpe	67-73	10800	[illegible]
P6 2000/2200	4dS	63-76	4800	600
P6 3500	4dS	67-76	5400	1200
2300 / 2600 SD1	4dS	77-85	4200	1200
3500 SD1 Vitesse	4dS	76-87	5400	1200

SAAB (S)

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	+	-
92	2dS	49-56	7800	1200
93	2dS	56-60	6000	1200
95	Sta	59-68	5400	1200
96	2dS	60-68	4800	600
750 GT	2dS	60-62	6600	1200
Sport/Monte Carlo	2dS	62-67	6600	1200
95 V4	Sta	66-79	4200	1200
96 V4	2dS	66-80	4800	600
99	Sed	67-71	3600	600
Sonett II	Cpe	66-67	12000	2400
Sonett II V4	Cpe	67-70	10800	1800
Sonett III	Cpe	70-74	10200	1800

SEAT (E)

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	+	-
1400	Sed	53-54	6600	[illegible]
1400 A	Sed	54-55	5400	[illegible]
1400 B	Sed	55-60	6000	[illegible]
1400 C	Sed	60-64	4200	[illegible]
600	2dS	57-61	4800	[illegible]
600	2dS	61-63	4200	[illegible]
600 D	2dS	63-70	3000	[illegible]
600 Descapotable	2dS	58-70	4200	[illegible]
600 E	2dS	70-73	2100	[illegible]
600 L Especial	2dS	72-73	2400	[illegible]
800	Sed	64-67	4200	[illegible]
1500 Berlina	Sed	63-72	3600	[illegible]
1500 Familiar	Sta	63-72	4500	[illegible]
850 Berlina	2dS	66-74	1500	[illegible]
850 4 puertas	Sed	67-73	1800	[illegible]
850 Coupé	Cpé	67-69	2400	[illegible]
850 Sport Coupé	Cpé	70-72	2700	[illegible]
850 Spider	Spd	69-72	6000	[illegible]
124 Sport Coupé 1600	Cpé	70-72	4200	[illegible]
124 Sport Coupé 1800	Cpé	72-75	3600	[illegible]
Sport 1200	Cpé	75-79	2100	[illegible]
Sport 1430	Cpé	77-79	2400	[illegible]

SIMCA (F)

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	+	-
6 CV	Sed	35-37	6600	[illegible]
6 CV	Cab	35-37	9000	[illegible]
6 CV	Cpe	35-37	7800	[illegible]
11 CV	Cab	35-37	14400	[illegible]
11 CV	Sed	35-37	10200	[illegible]
5 CV	Sta	36-49	4800	[illegible]
5 CV	CbL	36-49	7200	[illegible]
5 CV	2dS	36-49	6600	[illegible]
8	Cpe	38-49	9000	[illegible]
8	Cab	38-49	13200	[illegible]
8	4dS	38-49	4800	[illegible]

	Sta	49-51	3000	600
6	CbL	49-51	4200	1200
6	4dS	49-51	3600	1200
8-1200	Cab	49-51	20400	3600
8 Sport	Cpe	49-51	15600	3000
8 Sport	Cpe	51-54	13200	2400
1200 Sport	Cab	51-54	18000	3000
1200 Sport	Sta	51-55	4200	600
Aronde 9	2/4	51-55	4800	600
Aronde 9	Htp	52-55	6000	1200
Aronde 9 Grand Large	Cpe	54-56	8400	1800
Aronde Coupe de Ville	Cab	55-56	12000	2400
Aronde Weekend	4dS	55-58	4200	600
Aronde 1300	Htp	55-58	7800	1200
Aronde Grand Large	Sta	55-60	3000	600
Aronde Châtelaine	Cab	56-63	10200	1800
Aronde Océane	Cpe	56-63	8400	1800
Aronde Plein Ciel	4dS	58-64	4200	600
Aronde Berline	Htp	58-63	8400	1800
Aronde Grd. Large/Monaco	4dS	58-63	5400	1200
Aronde Montlhéry	Sta	60-63	4200	600
Aronde Châtelaine/Castel	4dS	54-57	6000	1200
Vedette Trianon	4dS	54-57	6600	1200
Vedette Versailles	4dS	54-57	7200	1200
Vedette Régence	4dS	57-60	7800	1200
Vedette Beaulieu	4dS	57-61	8400	1200
Vedette Chambord	4dS	57-61	9600	1800
Vedette Présidence	Sta	57-61	7200	1200
Vedette	Sta	54-57	6600	1200
Vedette Marly	4dS	57-60	4800	1200
Ariane 8	4dS	57-60	2400	600
Ariane 4	4dS	60-63	3000	600
Ariane 4	4dS	61-68	2400	600
1000	4dS	68-78	3000	600
1000 GL / GLS	Cpe	62-67	4200	600
1000 Coupe	4dS	69-78	3600	600
1000 Rallye 1	4dS	72-78	4200	1200
1000 Rallye 2	4dS	77-78	4800	1200
1000 Rallye 3	Sta	65-69	2400	600
1300	4dS	63-69	2400	600
1300/1500	Cpe	67-71	4800	1200
1200 S				

STUDEBAKER (US)

Champion Starlight	Cpe	47-49	10200	1800
Champion Starlight	Cpe	53-54	13200	2400
Champion Starliner	Htp	52-54	14400	2400
Champion Pelham	Sta	56-57	7200	1200
Champ	Sta	57-58	6000	1200
Champion Scotsman	Sed	57-58	5400	1200
Commander 6	Cpe	47-50	8400	1200
Commander Six	Cab	47-50	14400	2400
Commander Six	Sed	47-50	7800	1200
Commander Starlight	Cpe	47-50	10200	1800
Land Cruiser	Sed	47-49	8400	1200
Land Cruiser	Sed	50-52	9000	1200
Land Cruiser	Sed	53-54	7800	1200
Commander Eight	Sed	51-52	7800	1200
Commander Eight	Cab	51-52	17400	3000
Commander Eight	Sed	53-55	7200	1200
Commander Eight	Sta	54-55	9000	1800
Commander Eight	Sta	56-58	8400	1200
Commander Eight	Sed	56-58	6600	1200
Commander	Cpe	53-55	10200	1800
Commander Starlight	Cpe	51-52	10200	1800
Commander Starliner	Htp	52-55	11400	2400
President	Htp	55-	14400	2400
President	Cpe	55-	13200	2400
President	Sed	55-57	8400	1800
President	Sta	56-57	10200	1800
Flight Hawk	Cpe	56-	10800	1800
Power Hawk	Cpe	56-	10200	1800
Sky Hawk	Htp	56-	12000	2400
Golden Hawk	Htp	56-58	16200	3000
Silver Hawk Six	Cpe	57-58	10200	1800
Silver Hawk Eight	Cpe	57-59	10200	1800
Lark	Htp	59-62	8400	1800
Lark	Sed	59-63	6600	1200
Lark	Sta	59-63	6600	1200
Lark Convertible	Cab	60-62	12600	2400
Lark Daytona	Cab	62-63	11400	2400
Lark Daytona	Htp	62-63	9000	1800
Hawk	Cpe	60-61	11400	2400
Hawk GT	Htp	62-64	12000	2400
Avanti	Cpe	63-64	18000	3000
Avanti Supercharged	Cpe	63-64	25800	5400
Cruiser	Sed	63-66	7200	1200
Challenger	Sta	64-	6000	1200
Challenger	Sed	64-	6000	1200
Day	Htp	64-	7800	1200
Day	Sta	64-66	6600	1200
Daytona	Cab	64-	10200	1800
Daytona	Sed	64-66	6000	1200
Commander	Sed	64-66	6000	1200
Commander	Sta	64-66	6000	1200
Wagonaire	Sta	66-	6600	1200

SUNBEAM (GB)

90	4dS	50-56	11400	2400
90 Mk II/III	Cab	50-56	18000	3000
Alpine Roadster	Rds	53-55	21000	3600
Rapier	2dS	55-57	5400	1200
Rap	2dS	57-61	5400	1200
Rapier Series II/III	Cab	57-61	11400	1800
Rapier Series IIIa	Cab	61-63	10800	1800
New Rapier	2dS	68-76	4800	1200
Rapier Series IIIa/IV	2dS	61-65	5400	1200
Rapier Series V	2dS	65-68	5400	1200
Alpine Series I/II	Cab	59-62	12600	2400
Alpine Series III	Cab	62-63	11400	2400
Alpine Series IV	Cab	63-65	10800	1800
Alpine Series V	Cab	65-68	12000	2400
Harrington Alpine	Cpe	61-63	18000	3000
Venezia Superleggera	Cpe	64-65	11400	1800
Alpine 260 Tiger	Cab	64-67	18000	3600
Alpine 289 Tiger	Cab	67-68	20400	4200
Imp / Chamois	2dS	64-74	3000	600
Imp / Chamois Sport	2dS	66-76	3600	600
Californian / Stiletto	Cpe	67-72	4200	600
Husky	Sta	68-72	3000	600
Vogue / Hunter	4dS	66-70	3600	600
Vogue Estate	Sta	68-70	3600	600
Minx	4dS	67-70	3600	600
Minx	Sta	68-70	3600	600
Sceptre	4dS	68-74	4200	600

TALBOT-LAGO (F)

Special	2dS	37-39	55200	12000
Special	Cpe	37-39	108600	25200
Special	Cab	37-39	138600	32400
SS	2dS	38-39	108000	25200
SS	Cpe	38-39	142200	33000
SS	Cab	38-39	166800	38400
Record	2dS	46-49	52200	11400
Record	Cab	46-49	77400	16200
Record	4dS	46-51	45600	9600
Record	4dS	52-55	39600	8400
Grand Sport	Cpe	48-51	70200	15000
Grand Sport	Cpe	52-55	70800	15000
Baby	4dS	49-50	27600	5400
Baby	Cab	49-50	52200	11400
Baby/4	4dS	51-52	22800	4200
Baby/6	4dS	51-54	27000	5400
2500 Tourisme Rapid	Cpe	55-57	46800	10200
America (BMW)	Cpe	57-58	70800	15000
America (Simca)	Cpe	58-59	51000	10800

TRIUMPH (GB)

Super Seven	Tou	27-30	13200	2400
Super Seven	2dS	27-30	7800	1200
Super Seven Sports	Rds	27-30	14400	2400
Super Eight	Tou	30-32	13200	2400
Super Eight	2dS	30-32	8400	1200
Super Nine	Sed	32-34	9000	1800
Southern Cross	Tou	32-34	24000	4800
Gloria 10 / 12	4dS	34-37	13800	2400
Gloria Sports	Tou	34-35	26400	5400
Gloria Southern Cross	Rds	34-37	33600	6600
Gloria Six	4dS	34-37	15600	3000
Gloria Six Sports	Tou	34-37	28800	6000
Gloria Six Sports	Rds	34-37	38400	7200
Dolomite 16	4dS	38-39	16800	3000
Dolomite Roadster	Cab	38-39	42000	8400
1800 Saloon	4dS	46-49	9000	1800
1800 Roadster	Cab	46-49	25200	4800
2000 Roadster	Cab	48-49	27000	5400
Renown	4dS	49-55	10200	1800
Mayflower	2dS	49-53	5400	1200
TR 2	Rds	53-55	18600	3000
TR 3	Rds	55-57	19800	3600
TR 3A	Rds	57-61	21600	3600
TR 3B	Rds	62-	19200	3600
Italia 2000	Cpe	60-61	16200	3000
TR 4	Cab	61-65	17400	3000
TR 4A IRS	Cab	65-67	18600	3600
TR 5 PI	Cab	67-68	21600	3600
TR 250	Cab	67-68	17400	3000
TR 6 PI/CP	Cab	69-72	19200	3600
TR 6 PI/CR	Cab	72-75	17400	3000
TR 6 US	Cab	69-76	15600	3000
Herald	2dS	59-61	3000	600
Herald	Cab	59-61	6000	1200
Herald	Cpe	59-61	3600	600
Herald 1200	Cab	61-67	6600	1200
Herald 1200	Sta	61-67	3000	600
Herald 1200	Cpe	61-67	4200	1200
Herald 1200	2dS	61-70	3000	600
Herald 12/50	2dS	63-67	3600	600
Herald 13/60	Cab	67-71	6600	1200
Herald 13/60	2dS	67-71	3600	600
Herald 13/60	Sta	67-71	3000	600
Vitesse 1600	Cab	62-66	7200	1200
Vitesse 1600	2dS	62-66	4200	600
Vitesse 2 litre	Cab	66-71	7800	1200
Vitesse 2 litre	2dS	66-71	4800	1200
Spitfire Mk I	Cab	62-65	8400	1800
Spitfire Mk II	Cab	65-67	8400	1200
Spitfire Mk III	Cab	67-70	7800	1200
Spitfire Mk IV	Cab	70-74	7200	1200
Spitfire 1500	Cab	74-81	7200	1200
GT6 Mk I	Cpe	66-68	9000	1800
GT6 Mk II	Cpe	68-70	8400	1200
GT6 Mk III	Cpe	70-73	7800	1200
2000 Mk I	4dS	63-69	3600	600
2000 Mk I	Sta	66-69	3600	600
2000 Mk II	Sta	69-75	3600	600
2000 Mk II	4dS	69-75	3600	600
2000 TC	4dS	75-77	3600	600
1300 / 1300 TC	Sed	65-70	2400	600
2.5 PI	4dS	68-75	4200	600
2.5 PI	Sta	68-75	4200	600
2500 TC / S	4dS	74-77	4200	600
2500 TC / S	Sta	74-77	4200	600
Toledo	Sed	70-78	1800	600
1500	4dS	70-74	2400	600
1500 TC	4dS	74-76	2400	600
Stag	Cab	70-77	13200	2400
Dolomite 1850 HL	4dS	72-80	3000	600
Dolomite Sprint	4dS	73-80	4800	1200
Dolomite 1300 / 1500	Sed	76-80	2400	600
TR 7	Cpe	75-81	6600	1200
TR 7 Convertible	Cab	79-81	8400	1200
TR 8	Cpe	79-81	10800	1800
TR 8 Convertible	Cab	80-81	13800	2400

VANDEN PLAS (GB)

Princess 4 Litre	Pfm	59-68	11400	1800
Princess 3 Litre Mk I/II	4dS	59-64	8400	1200
Princess 4 Litre RR	4dS	64-68	9600	1200
Princess 1100	4dS	64-68	3600	600
Princess 1300	4dS	68-74	4200	600

VOLKSWAGEN (D)

Typ 82 Kübelwagen	Off	42-44	16800	3000
Typ 166 Schwimmwagen	Off	42-44	21600	4200
Käfer (Brezel)	2dS	48-53	9000	1800
Käfer (Oval)	2dS	54-57	7800	1800
Käfer 1200	2dS	57-66	5400	1200
Käfer 1200	2dS	67-79	3600	600
Käfer 1300/1500	2dS	65-73	4800	1200
Käfer 1302 / 1303	2dS	70-75	4200	1200
Käfer Cabrio Hebmnller	Cab	48-50	21000	3600
Käfer Cabrio Karmann	Cab	51-53	18000	3000
Käfer Cabrio 1200	Cab	54-60	12000	1800
Käfer Cabrio 1200/1300	Cab	60-66	10800	1800
Käfer Cabrio 1500	Cab	66-70	10200	1800
Käfer Cabrio 1302 LS	Cab	70-72	9000	1800
Käfer Cabrio 1303 LS	Cab	72-79	11400	1800
Karmann-Ghia 14 1200	Cpe	55-59	10200	1800
Karmann-Ghia 14 1200	Cab	57-59	12600	1800
Karmann-Ghia 14 1200	Cpe	59-65	8400	1800
Karmann-Ghia 14 1200	Cab	59-65	10800	1800
Karmann-Ghia 14 1300/1500	Cab	65-70	10200	1800
Karmann-Ghia 14 1300/1500	Cpe	65-70	7800	1200
Karmann-Ghia 14 1600	Cab	70-74	10800	1800
Karmann-Ghia 14 1600	Cpe	70-74	8400	1800
Karmann-Ghia 34 1500/1600	Cpe	61-69	7200	1200
1500/1600	2dS	63-73	3000	600
1500/1600 Variant	Sta	63-73	3000	600
1600 TL Fliessheck	2dS	65-73	4200	600
411	2dS	68-72	3600	600
411 Variant	Sta	69-72	3000	600
412	4dS	72-74	3000	600
412 Variant	Sta	72-74	2400	600
K 70	4dS	70-75	3600	600
181 (Safari)	Tou	70-74	4200	600
Polo	3dS	75-81	1800	600
Golf I	Sed	74-83	2400	600
Golf I GTi 1600	Sed	75-82	3000	600
Golf I GTi 1800	Sed	82-83	4200	600
Scirocco	Cpe	74-81	3000	600
Scirocco GTi / GLi	Cpe	75-81	3600	600

VOLVO (S)

PV 444 A	2dS	47-50	10200	1800
PV 444 B-E	2dS	50-54	9600	1800
PV 444 H/K	2dS	54-57	7800	1200
PV 444 L	2dS	57-58	7200	1200
PV 445	Sta	53-60	6600	1200
PV 544 A/B B-16	2dS	58-61	7800	1200
PV 544 C-G B-18	2dS	61-65	9000	1800
PV 544 Sport B-18	2dS	61-65	10200	1800
P 210 B-16	Sta	60-62	6600	1200
P 210 B-18	Sta	62-69	7200	1200
121 / 122S B-16	Sed	57-61	6600	1200
121 / 122S B-18	Sed	61-68	6000	1200
121 / 122S B-20	Sed	68-70	6000	1200
123 GT	2dS	67-69	9000	1800
P 221	Sta	62-69	6000	1200
P 1800	Cpe	61-63	10200	1800
P 1800 S	Cpe	63-69	9600	1800
P 1800 E	Cpe	69-72	9600	1800
P 1800 ES	Sta	71-73	11400	1800
142/144	Sed	67-74	4200	600
145	Sta	67-74	4200	1200
164	4dS	68-74	5400	1200
262 C Bertone	Cpe	77-81	9000	1800

MERCADO

¿Es usted un enamorado de los clásicos? ¿Le gustaría volver a tener su primer coche, o el del abuelo? ¿Ha pensado ya cuál será la próxima pieza de su colección? En el Mercado de Motor Clásico se reune la oferta más amplia de modelos de todas las marcas y épocas dentro de nuestras fronteras. Un completo escaparate en el que, rebuscando un poco, podrá encontrar el automóvil de sus sueños. Si lo que desea es anunciar su coche para vender, puede hacerlo sencillamente llamando a nuestros servicios de contratación (tel. 91 347 05 97) o bien enviando el cupón que aparece al final de esta sección, por correo o al fax 91 347 04 62. ¡Suerte!

VENDO COCHES

AC

- **Cobra 427 SC Shelby.** Original. Venta y reparación: www.dietsch.com/cobra/ Tlf. Ref nº 167.973

ALFA ROMEO

- **155 Q4 200 CV 4x4** Full Eq. Impecable y exclusivo. 9.000€. Sólo noches Tlf. 699-473925 Ref nº 186.296
- **2.6 Coupé. Año 1962.** Impresionante estado. Bertone. Como nuevo. 65.000 Kms. Tlf. 91-8907599 Ref nº 174.159
- **Duetto Cola Longa.** Tlf. 629-034128 Ref nº 183.668
- **Giulia Coupé Bertone 1.6 GT.** Tlf. 609-128003 Ref nº 183.667
- **GTV 1750. Año 1970.** Preparado competición. Barras, baquets, arnés. Importauto Tlf. 976-386212 Ref nº 187.866
- **GTV 2.0. Año 1970.** Motor bien. Ganador rallies. 3.750€. Tlf. 93-2454144 Tlf. 670-995974 Ref nº 183.880
- **GTV 2.0. Año 1985.** Gris oscuro. AA EL. 115.000 km. Optimo estado. 4.000€ Tlf. 91-5639250 Ref nº 187.666

ZALBA-CALDÚ
Correduría de Seguros, S.A.
Avda. San José, 209 • 50007 ZARAGOZA

ESPECIALISTAS EN SEGUROS DE VEHÍCULOS CLÁSICOS

TRAMITACIÓN MUY SENCILLA

NORMAS DE SUSCRIPCIÓN:

- Justificar seguro vehículo moderno habitual
- Conductor de + 25 años y 5 años de carnet.
- Ser propietario del vehículo a asegurar.
- Permiso de circulación.
- Ficha técnica del vehículo a asegurar. ITV.
- Póliza no apta para vehículos viejos o de uso habitual, aunque cumplan las normas de suscripción.

LLÁMENOS Y LE INFORMAREMOS
TFNO.: 902 158 475 * FAX: 976 25 84 37
http://www.zalba-caldu.com
e-mail: clasicos@zalba-caldu.com

El concepto de segundo vehículo y siguientes sólo es aplicable para vehículos comprendidos en la misma franja de antigüedad.

GARANTIAS: Seguro Obligatorio, Seguro Voluntario (ilimitado) + Protección Jurídica.

AUTOMOVIL	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO y SIGUIENTES
ANTES DE 1952	55,29 €	38,71 €	21,43 €
DE 1952 A 1972	76,72 €	53,22 €	29,72 €
DE 1973 A 1978	102,29 €	71,19 €	38,71 €
ASISTENCIA EN VIAJE AUTOMOVIL 24,49 € Ptas.			

GARANTIAS: Seguro Obligatorio, Seguro Voluntario (ilimitado) + Protección Jurídica

MOTO	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO y SIGUIENTES
ANTES DE 1952	77,41 €	21,22 €	21,22 €
DE 1952 A 1972	87,78 €	30,89 €	30,89 €
DE 1973 A 1978	129,94 €	35,04 €	35,04 €

– LA ACEPTACION DEFINITIVA DEL SEGURO QUEDA SUPEDITADA A LA CONFIRMACION POR PARTE DE LA COMPAÑÍA ASEGURADORA.

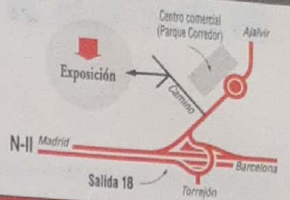
– ES NECESARIO EL ENVÍO DE FOTO DEL VEHICULO A ASEGURAR.

"Precios modificables sin previo aviso"

TELÉFONO y FAX: (34) 916 567 348 · MÓVIL: 629 043 700
Horario Comercial.
E-Mail: bc@bolsaclasicos.com
Apartado de correos: 393-28850 Torrejón de Ardoz
www.bolsaclasicos.com
Bolsa de Clásicos valora el estado de los vehículos de 1 a 100 puntos.

BOLSA DE CLÁSICOS

ROGAMOS CONCERTAR VISITA



Compra, venta, intercambio y búsqueda de cualquier vehículo clásico. Si quiere vender o cambiar el suyo, nos encargamos de ello.

FORD A (28) - 90 puntos.
Restauración total,
en perfecto estado

MERCEDES BENZ 300 SEb Coupe (66)
94 puntos.
Automático, A/A, D/A, E/E,
Cuero, Hidroneumatico

MERCEDES 300 D ADENAUER (61)
88 puntos.
En estado de origen, sin restaurar y en perfecto estado, solo 3.008 unidades fabricadas.

MARTA-SIMCA BAGHEERA 1,4 (76)
88 puntos.
En estado de origen, techo practicable,
E/E, en muy buen estado.

FIAT 124 - 2000 SPIDER (80)
86 puntos.
Techo duro.
Llantas aluminio.
Un gran cabrio muy fiable y divertido.

VOLVO 123 GT (67)
94 puntos.
En estado de origen. Impecable, pieza rara,
a matricular a nombre del comprador.

FIAT 2300 S (66)
90 puntos.
Estado de origen. Un sólo dueño,pieza rara,
ver Motor Clásico nº171.

3X MERCEDES 280-300-350 SL (76-88-75)
90/96/94 puntos.
Automático 5 y 4 vel., Tempomat, Cuero,A/A, D/A,
E/E, A/, ABS, Llantas, Techo duro, Radio Becker.
Buenísimos.

3x MERCEDES 230/280 CE (78-81-84)
84-90-92 puntos.
Automáticos y Manual. En estado de origen, A/A,
D/A, E/E, ABS, Simil, Cuero, Llantas.

JAGUAR MK II - 3,4 (63)
88 puntos. 4 vel.+overdrive,
cuero, llantas de radios,
volante motolita.
A matricular.

PORSCHE 914/ 2,0 (73)
90 puntos.
Restauración total, muy bueno y bonito, llantas.

FERRARI DINO 246 GTS (74)
96 puntos.
De absoluto estado de origen en Cuero y sólo
28.000 kms. Sólo 1.274 unidades fabricadas.
Toda una pieza de colección.

ASTON MARTIN V8 VOLANTE (89)
92 puntos.
Full Equip, Capota eléctrica, Carrocería de aluminio,
18.700 km. Un sólo dueño. Impresionante.

TRIUMPH TR 6 PI (76)
88 puntos.
En estado de origen.
4 velocidades + overdrive, inyección 150 CV.

ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW I (75)
94 puntos.
Absoluto origen. Un sólo dueño.
Todo un lujo.
Impecable.

3 X PORSCHE 911 T/SC (70/79/83) y 912 (68) - 90/78/94
88 puntos.
Targas y Coupés. Mejores y peores.
Para todos los gustos y exigencias.

MB 300 SL GULLWING REPLICA (88)
96 puntos. Motor M104 - AMG de 3,4 cc., A/A.
Cuero rojo, Automático. Stereo/Compact. GPS.
Llantas aluminio.
Mejor que el genuino y más barato.

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT 1600 GT (65)
94 puntos.
Impecable.
Cuero azul.
Mejor que nuevo

BMW M6 Y 3 x BMW 635 CSI (80-86)
80 a 92 puntos.
Automático/Manual, Llantas.
A/A, D/A, E/E, T/E.
Grandes coches para todos los presupuestos.

MG A 1600 (60)
88 puntos.
4 vel., Llantas de radios,
Porta equipajes,
ventanas, Faros de niebla

MERCEDES 190 SL (59)
88 puntos.
En muy buen estado.
Última matrícula,
Techo duro. Barato

BMW 3.0 CSI (75)
86 puntos.
A/A, D/A, E/E. Llantas aleacción. Cuero.
Todo un clásico fiable y cómodo.

MERCEDES 250 CE (69)
88 puntos. En absoluto estado de origen.
A/A, D/A, 4 velocidades.
Muy bueno.

CHEVROLET CORVETTE 5,7 CABRIO (88)
90 puntos.
Full Equipe. Pocos Kms.
Impresionante

CADILLAC FLEEDWOOD SEDAN (75)
90 puntos. Todos los extras, extraordinario,
como nuevo, Ideal para bodas.

OTRAS OFERTAS

- **BMW 2000 CS ALPINA (67) - 82 puntos**
Estado de origen. Solo 177 unidades fabricadas. Pieza rara.,
- **BMW 2002 Ti (74) - 86 puntos.**
Llantas con aletines ensanchados, Techo practicable, Ideal para rallyes.
- **FORD MUSTANG MACH 1 (72) - 90 puntos**
Manual de 4 vel., Aire acondicionado, Dirección asistida, Llantas.
- **LANCIA FULVIA 1300 S (67) - 90 puntos**
En estado de origen, muy buena pieza, ver M. Clásico nº 165 (Mat. Alem.)
- **BMW 2000 (69) - 88 puntos.**
En estado de origen, solo pintado. Para empezar o prepararlo para Rallyes.
- **JAGUAR XJ 6 / 4,2 Serie 1 (71) - 88 puntos.**
A/A, D/A, E/E, Automático.
- **RENAULT 4/4 CAPILLA (59) - 94 puntos.**
Restauración total, como nuevo, ver Motor Clásico nº 16.
- **TRIUMPH TR 7 (79) - 90 puntos.**
Techo practicable, motor con 1.000 Kms.
- **VW 1600 TL (68) - 86 puntos.**
Muy buen estado de origen , pintura nueva, pieza rara y barata.
- **NISSAN PATROL (54/56) - 88 puntos.**
En estado de origen con muy poco uso. De los primeros ensamblados en España.
- **LANCIA FULVIA 1300 S (67) - 90 puntos**
En estado de origen, muy buena pieza, ver M. Clásico nº 165
- **2xALFA ROMEO 2000 SPIDER (87-92)**
92-94 puntos. A/A, Cuero beige, Inyección, Techo duro, Volante MOMO, R/C Alpine con CD.
- **CITROEN 2 CV (Varios) - 96 puntos.**
Restauración y personalización total. Mejor que nuevos.
- **BENTLEY MK 6 ¾ (49) - 96 puntos.**
Carrocería firmada por Jack Darclay, restauración total, inmejorable.Todo un lujo.

HARLEY DAVIDSON ELECTRA GLIDE CLASSIC (89) 96 puntos.
Como nueva. 8.300 kms.
Con todos los extras. Un capricho.

BMW K 100 RT (94) 96 puntos.
Impecable. Maletas Krauser.
Radio-cassete. Muy cuidada.

HONDA SHADOW 750 (99) 96 puntos.
Como nueva. Poquísimos kms.
Muy manejable y atractiva.

LAVERDA 1200 TS (82) 90 puntos.
Impecable. En perfecto estado.
Una de las más rápidas de la época.

USE SU CLASICO CON GASOLINA SIN PLOMO

FUEL CAT

ASEPROVECO
EMPRESA ASOCIADA

MERCADO

- **GTV 2.5 V6. Año 1983.** Aire acondicionado. EL. ITV. Recién revisado. 3.900€. Tlf. 972-271979 Ref nº 184.721
- **Spider 2.0. Año 1986.** Rojo. Muy cuidado. Incluye recambios. 9.000€ Tlf. 93-3522846 Ref nº 186.872
- **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.190

ALPINE

- **A 610 250 CV.** Azul. Año 1995. Todos los extras. 23.000€. Tlf. 926-544370 Ref nº 184.891
- **A-108/1.** A restaurar, sólo 25 unidades fabricadas, 10.200€. A-110 1.3, funcionando, original, 16.000€. Tlf. 670-425967 Ref nº 187.084
- **GT V6 Turbo. Año 1990.** Full Eq. Madrid Tlf. 629-034128 Ref nº 176.003
- **V6 200 CV.** Rojo. Año 1989. Máximo equipamiento. 15.025€. Tlf. 926-544370 Ref nº 184.892

ALPINE RENAULT

- **A 110** Recién restaurado. Color azul Francia Tlf. 607-281253 Ref nº 187.175

AUSTIN-HEALEY

- **3000 BT-7 Mk II.** Azul met y crema. Restauracion impecable. Overdrive. 33.000€. Fernando Moret Tlf. 91-8514651 Ref nº 187.635
- **3000 Mk II LHD. Año 1961.** Magnífico ejemplar totalmente restaurado en el más alto nivel profesional. Impecable y a estrenar. Volante izquierda. Toda prueba. 29.000€. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 187.696
- **3000 Mk III BJ8 PH II.** Año 1966. Matrícula histórica. Gasolina sin plomo Tlf. 93-2805551 Ref nº 180.058
- **3000 Mk III LHD PH2. Año 1965.** Magnífico ejemplar completamente restaurado al más alto nivel profesional. Literalmente a estrenar. No hay otro mejor en España. Toda prueba. 36.000€. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 187.697
- **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 176.848

BENTLEY

- **Mulsanne Turbo.** 80.000 Millas. Negro, cuero crema. 45.000€. Tlf. 629-307210 Ref nº 185.759
- **Turbo R LHD. Año 1989.** Volante izquierda. Absolutamente nuevo. Color rojo y cuero blanco. Sólo 55.000 km. Todos los lujos. Mecánica inmejorable. 33.000 libras. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.277

BMW

- **2000. Año 1965.** Buen estado. Documentación e ITV al día. 3.000€. Tlf. 630-877911 Ref nº 184.287

- **2002 TII.** Impecable. Sin documentación. 3.000€ Tlf. 617-344342 Ref nº 185.093
- **2002 Tii. Año 1972.** Rojo burdeos. Perfecto estado. 5.400€. Tlf. 625-105250 Ref nº 162.463
- **2002. Año 1971.** Plata. Preparado para competición. Recién restaurado. 15.000€. Tlf. 93-4342520 Tlf. 609-308555 Ref nº 187.293
- **2002. Año 1971.** Negro. En buen estado general. Motor en rodaje. Llantas. 3.000€. Tlf. 609-308555 Tlf. 93-4342520 Ref nº 178.091
- **316 Baur** Documentación alemana. 2.400€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.921
- **700 Luxus. Año 1962.** ITV al día. Se incluyen recambios. 4.507€. Tlf. 649-359343 Ref nº 171.275
- **M 535i,** E-28. Tlf. 629-721705 Ref nº 185.477
- **M3 E30. Año 1987.** Gris plomo met. Full Eq. Un auténtico deportivo clásico en inmejorable estado. 12.500€. Tlf. 619-119993 Ref nº 185.341

Profesionalidad, independencia, experiencia y afición a su servicio.

SERGIO ROMAGOSA S.L.

CORREDURIA DE SEGUROS

SEGUROS ESPECIALES PARA VEHÍCULOS DE COLECCIÓN

12 AÑOS DE DEDICACIÓN EXCLUSIVA a la creación y consolidación de estos seguros en España y **MILES DE CLIENTES SATISFECHOS,** nos permiten dar **UN BUEN ASESORAMIENTO** en esta materia.

¡LLÁMENOS Y LO COMPROBARÁ! Tel: 91-665.80.20

NºRegistro D.G.S.: J-1709/ Concertado seguro de Responsabilidad Civil, conforme al Art. 15 Ley 9/1992

O contacte con nuestros colaboradores provinciales

Alicante - 5112.48.53 / Caballero Asociados, S.L.
Asturias - 639.22.04.02 / Leopoldo Escobedo.
Baleares - 71.72 76 / Gabriel Ferragut.
Barcelona - 317.29.42 / Enrique Peribáñez.
Granada - 22.12.73 / Alfonso F. Figares, S.L.
Gran Canaria - 76.12.47 / Mario Domínguez.
Málaga - 277.90.68 / Mª Jesús Gutiérrez.
Ourense - 24.13.53 / Javier Firvida.
Pontevedra - 20.40.10 / GORS, S.L.
S/C Tenerife - 38.39.89 / Schippers, S.L.
Sevilla - 422.07.43 / Ignacio Porras.
Valencia - 361.11.66 / Avance, SCP.
Zaragoza - 38.62.12 / José M. Bernad

● **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 609-043700 Ref nº 166.207

BUICK

● **Riviera Coupé. Año 1963.** 8 cilindros. Aire. 300 CV. Todo original. Importado. Tlf. 976-386212 Ref nº 185.670

● **Skylark Descapotable V8 Aut.** Año 1968. Impecable en blanco con techo eléctrico. Como nuevo. Motor nuevo. ITV. 10.500€. Peter Martin. Tlf. 95-2817470 Tlf. 670-668831 Ref nº 187.673

CADILLAC

● **Eldorado Convertible. Año 1965.** Volante izquierda. Rojo precioso, tapicería cuero blanco. Excelente de todo. Precioso y espectacular. 12.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.279

● **Sedan De Ville. Año 1957.** Carrocería Fleewood. 8.000€. Tlf. 629-307210 Ref nº 185.803

CITROËN

● **11 BL. Año 1951.** Rueda exterior. Interesante. 8.000€ Tlf. 696-444262 Ref nº 184.515

● **11 Comercial. Año 1955.** 8.000€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.929

● **11 Ligero. Año 1948.** 8.000€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.926

● **11 Traction.** 5 modelos para restaurar. De 1952 a 1955. Completos y funcionando. 4.500€/unidad. Enrique. Tlf. 00-33676955986 hengar@wanadoo.fr Tlf. Ref nº 185.364

● **2 CV AZL. Año 1965.** ITV. Seguro. Restaurado. Muy divertido. 2.705€. Noches Tlf. 972-827324 Ref nº 184.587

● **2 CV CT. Año 1982.** Amarillo. Impecable. Tapicería y ruedas nuevas. ITV. 2.400€ Tlf. 927-232865 Ref nº 186.234

● **DS 21 D Super 5. Año 1970.** Gris metalizado. 66.000 Km. 4.650€. Tlf. 629-339865 Ref nº 184.883

● **DS 21 Pallas.** Año 1971. Inyección electrónica. En buenas condiciones. Tlf. 608-965203 Ref nº 185.889

● **DS21. Año 1972.** Marfil. Perfecto estado. 9.600€. Jordi. Tlf. 607-961187 Ref nº 187.429

● **GS Palas** GE-G. 150.000 km. Buen estado. Siempre garaje. ITV 2003. Precio a convenir. Jose Tlf. 972-640857 Ref nº 187.822

● **HZ Furgón** Completo. Para restaurar. 900€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.919

● **Traction.** Todos modelos. Restaurados o a restaurar. Lote o unidad. E-mail hengar@wanadoo.fr Madrid Tlf. 91-3268057/Francia Tlf. 0033557512098 Tlf. 0033676955986 Ref nº 181.775

CHEVROLET

● **Camaro Z28. Año 1984.** Garaje.

CAMBRIDGE MOTORSPORT

¡ESPECIALISTAS EN CLÁSICOS DEPORTIVOS!
Recambios, Accesorios y Competición

Aston Martin, A/Healey, Bentley, Daimler, Jaguar, Lotus, MG, Morgan, Mini, Rolls Royce, Triumph, TVR, Land Rover, Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Porsche, BMW, Saab, Volvo y más.

Llantas de Radios y Aleación, todas las marcas.

Radiadores de aluminio, todas las marcas.

Aceites y aditivos Millers para Clásicos. En stock ahora

Kits de servicio para su Clásico. Para todos los modelos. ¡PRECIOS INCREIBLES!

Motores de Arranque y Alternadores de alta potencia.

Distribuidores de: Intercomp, Falcon, Safety Devices, Tilton, Classic

AUTO RETRO Barcelona

¡¡ AHÓRRESE EL TRANSPORTE PIDIÉNDONOS SUS RECAMBIOS!!
Cambridge Motorsport España, S.L. desea comunicar a todos los propietarios de Clásicos Deportivos que podrán efectuar su pedido de recambios y recogerlo en nuestro Stand de Auto Retro libre de portes si lo realizan antes del día 20 de Noviembre*. Aproveche la oportunidad para pedir esos recambios que por su peso o volumen encarecen el coste debido al transporte (ej: tapicerías, escapes, llantas, cristales, etc.).
*Para pedidos especiales, permitan al menos dos semanas antes de final de plazo o consulte a nuestra plantilla.

Tel.: 932 540 160
Fax: 932 540 360

Envios urgentes a precios competitivos

C/ Reus 21 Bajos 08022 Barcelona
E-mail:ventas@cambridgemotorsport.es
www.cambridgemotorsport.es

Automático. Techo solar. AA. DA. Recién pintado. ITV. 9.000€. Tlf. 661-631506 Ref nº 187.890

● Corvette Coupé. Año 1989. 1ª matriculación año 92. Cambio manual de 6 velocidades asistido por ordenador. Buen estado. 18.000€ Tlf. 637-769098 Ref nº 186.518

● Corvette Stingray. Año 1969. Para restaurar. 13.000€ andgo@web.de Fax: 49-94298425 Tlf. Ref nº 186.426

CHRYSLER

● Roadster 6 cilindros. Año 1930. Restaurado. 0 km. Documentación original de alta. Tlf. 96-5887426 Ref nº 187.610

● Windsor De Luxe Salón. Año 1950. Verde. Ideal bodas. Absolutamente precioso, hay que verlo para darse cuenta de ello. Probablemente el único ejemplar existente. Mecánica excelente. Funcionando perfectamente. Solamente 22.500€. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 187.698

DAIMLER

● DS 420 Limusina. 7 plazas. Modelo oficial Casa Real Británica, embajada de España en Londres. Separación central eléctrica. Traspontines. Aire acondicionado. Color negro. Ruedas nuevas banda blanca. Para bodas, actos sociales. 10.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.104

● DS 420 Limusina. Año 1985. Impecablemente bueno, concurso. Se vende para comprar Rolls años 30. Elegantísimo bicolor dos tonos grises. Bar, cristalería, botellas talladas, TV, DVD, CD, video, aire, etc. Realmente impresionante. En Bilbao ya matriculado en España. 21.035,42€. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.283

DKW

● 800 S. Recién restaurada al 100%. Sin estrenar. Motor 2T. Estado 10. Precio a convenir. Tlf. 93-4342520 Tlf. 609-308555 Ref nº 185.696

DODGE

● 3700 GT Valiant. Color champagne. Cuero. Aire acondicionado. Dirección asistida. Impecable. 28.000 Km. reales. 25 años parado en garaje. 7.300€. Tlf. 608-605041 Ref nº 187.723

● Dart 3.7 GT. Año 1966. Solo 1.800 km. Techo. Embrague, cigüeñal, neumáticos nuevos Tlf. 96-6873681 Ref nº 186.366

FERRARI

● www.bolsaclasicos.com Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 176.850

FIAT

● 1100. Tipo Garbancito. Para restaurar. Tlf. 91-5275208 Ref nº 187.517

● 126 Personal. Año 1979. Blanco. Perfecto estado. 1.200€. Tlf. 608-721755 Ref nº 185.509

● 500 L Descapotable. Año 1970. Crema. Tapicería marrón. Impecable. Totalmente restaurado en Italia. Motor nuevo 650. Cambio sincronizado. 5.500€, negociables. Tlf. 667-769810 Ref nº 185.675

● Balilla. Completo. Hay muchas piezas por duplicado, chasis, motor, cambio, cristales, etc. Para restaurar. Documentación al día. Matrícula nacional. 2.500€. Tlf. 93-4342520 Tlf. 609-308555 Ref nº 185.699

FORD

● Fairlane 500. Año 1959. Convertible. Capota, cristales y asientos eléctricos. DA. Tapicería de origen. Restaurado. 28.500€. Tardes. Tlf. 679-403603 Tlf. 96-1310919 Ref nº 185.726

RetroSPORT, S.L.

Desde hace diez años hemos devuelto muchos clasicos a su estado original
...Y pensamos seguir haciendolo

Tenemos en venta:

-Jaguar XK 120 Coupe
-Jaguar XK 140 OTS
-Jaguar XK 120 DHC
-Mercedes 170 Cabriolet V increíblemente original
-Jaguar E Coupe completo para restaurar
-Jaguar E Coupe S 1.5. Muy buen estado
-Triumph TR 3, para restaurar

Retrosport S.L. Autovia Madrid Barcelona Km. [illegible] Pol AIDA, nave B-2
19200 Azuqueca de Henares, Guadalajara. Tno. 949263860
[illegible]

Desde una puesta a punto a la restauracion o preparacion mas compleja

Miembro de la asociacion española de profesionales del vehiculo de colección

ASEPROVECO

VICTOR Parts

Tu mejor Fuente de Recambios Nuevos para Tu Alfa-Romeo, Giulia, Bertone, Spider (Serie 105/115)

Pide Tu Catálogo Gratuito llamando o faxeando al

00 33 228 001 947

Línea dedicada a los Alfistas Españoles

REPUESTOS Y ACCESORIOS VOLKSWAGEN Y PORSCHE REFRIGERADOS POR AIRE

PORSCHBEETLE

Más de 3000 referencias en stock permanente.
Motores VW 100% nuevos.
Gasolina sin plomo.
Piezas PORSCHE.

ATENCION PERSONALIZADA

SUMINISTRAMOS EN 24 H. (PENINSULA Y BALEARES).

C/. FUENTE CARRANTONA Nº 59
28030 MADRID
Tlf. 91 301 55 65 - TEL./FAX. 91 305 10 58

● **Galaxy 500 Descapotable.** Muy uen estado. 12.000€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.918

● **Mustang Saleen Cabrio. Año 1997.** Número 58 de 61 fabricados. Unico en España. Motor Ford V8 4.6. Encendido Saleen. Escapes cerámicos Saleen. Asientos Recaro/Saleen cuero. Suspensiones Rececraft Saleen. Capó de carbono Saleen. LL de magnesio Speedline 18". Neumáticos delantero 265/35 y traseros 295/35. Discos 13"+pinzas Saleen. AA. Capota eléctrica. Todo de origen y en perfecto estado sin ninguna modificación posterior. 10.000 millas (16.000 km aprox.). 40.000€. Horas oficina Tlf. 91-5628600 Ref nº 187.713

● **Mustang V8 Convertible LHD.** Año 1973. Volante izquierda. Descapotable. Impresionante fuerza de la naturaleza. Impecablemente mantenido siempre. Interior en cuero. Precio excepcional. 11.500 libras. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.287

● **Mustang Coupé 6 cil. Año 1967.** Rojo. Cuero. Restaurado. Matrícula original Madrid Tlf. 629-034128 Ref nº 180.276

● **Mustang Coupé 8 cil.** Azul. AA. Matrícula de origen. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 180.277

● **Taunus 1.7 2p. Año 1963.** Funcionando. Indocumentado. 900€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.930

● **V8 Station Wagon. Año 1956.** Funcionando. Para restaurar. 2.400€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.922

● **Victoria Coupé. Año 1955.** Funcionando. Indocumentado. 2.400€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.923

HISPANO-SUIZA

● **Año 1909.** Potencia y motor 15-20, doble árbol de levas y carrocería descapotable doble Phaeton. Mítico coche totalmente restaurado de gran belleza. Ideal para persona con gusto artístico que desee exponerlo en las dependencias de su residencia como si fuera una antigua obra de arte y seguro que este legendario Hispano Suiza español dará prestigio a su entorno. Tlf. 93-8439155 Ref nº 187.888

● **Descapotable 4 cil. 16 CV.** Año 1916. Restaurado. Importauto. Tlf. 976-386212 Ref nº 184.033

JAGUAR

● **420 Automático. Año 1967.** Volante derecha. Todo original. 12.000€. Tlf. 91-8907599 Ref nº 182.317

● **Coupé XJS 3.6. Año 1989.** Blanco. Buen estado. 7.200€. 175.000 Km. Tlf. 626-494419. Tlf. 91-5515173 Ref nº 187.777

● **E. Año 1969.** Descapotable. Reconstrucción reciente. Gasolina sin plomo. Tlf. 93-2805551 Ref nº 180.057

● **Mark 2 3.8 LHD. Año 1963.** Azul. Cuero rojo. Excepcional condición. Concurso. Ruedas radios cromados y banda blanca. Precio 19.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 91-4246737 Ref nº 187.699

● **Mk 1 Tourer. Año 1957.** Descapotable. Solamente dos fabricados. Rojo con interior negro. Tonneau. Ruedas radios cromados y banda blanca. Mecánica perfecta. Mimado sin mirar costos. Uno de sólo dos construidos. 25.000 libras, ocasión única en la vida. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.289

● **Mk I 2.4** Volante izquierda. Verde inglés. TC. Impecable. Urge. 15.000€ Tlf. 696-444262 Ref nº 184.516

● **MK2 3.4. Año 1959.** Gris plata. Cuero gris oscuro. Muy buen estado. ITV. Radios cromados. 22.000€. Tlf. 91-6236228. Tlf. 629-476332 Ref nº 187.367

● **MK2 3.8. Año 1960.** Cuero. Servo-

Search & Supply

- Piezas Nuevas y Usadas para Autos Americanos.
- Directo de Estados Unidos.
- Todos los modelos y años

Fax: 00-1-305-573-1608

www.searchandsupply.com • e-mail: supply@gate.net

Pegaso Z-408 Seida

ALSA 1.959 Escala 1/43

MODELTRANS
CONTRA REEMBOLSO
TELE./FAX 985 140 346

KIT 96,00 €
MONTADO 229,00 €

MODELO ARTESANO
LIMITADO Y NUMERADO
300 UNIDADES

RECAMBIOS, ACCESORIOS Y NEUMÁTICOS
Banda Blanca - MADE IN USA
Desde 1945 - 2002

RESTAURACIONES SHOW WINNER. ESPECIALIDAD EN CORVETTE, MUSTANG Y CADILLAC

Compramos y Aceptamos su Clásico Americano en depósito

American CLASSICS

RESTAURACIONES A PRESUPUESTO CERRADO.

1953-1962 CORVETTES CLÁSICOS.

1964-1968 MUSTANGS CLÁSICOS.

1945-1975 CADILLACS DESCAPOTABLES.

1946-1965 PICKUPS CLÁSICAS.

1968-1982 CORVETTES STINGRAYS

1969-1973 MUSTANGS MUSCLE CARS.

1946-1977 CADILLAC SEDANES Y COUPES.

ASEPROVECO EMPRESA ASOCIADA

Morales 39 - 08029 Barcelona - Tel. 93 363 02 60 - Fax: 93 363 02 61 - mailbox@americanclassics.es - www.americanclassics.es

dirección. Para restaurar. 12.000€. Tlf. 639-215040 Ref nº 185.426

- **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.209
- **XJ12 Sovereign Serie III.** Año 1986. Azul. Cuero beige. Todos los extras. Ruedas nuevas. ITV. Impuesto de circulación. Casi perfecto estado. Ver Motor Clásico nº 167. 6.000€. Tlf. 91-5713443 Ref nº 180.269
- **XJ6 4.2 Serie III. Año 1981.** Todos los extras. Precio a convenir. Tlf. 658-852037 Ref nº 153.019
- **XJ6. Año 1980.** Blanco marfil. Perfecto estado. 4.500€. Tlf. 608-721755 Ref nº 185.508
- **XJS 3.6 6 cil. Año 1988.** Cuero. Verde met. Cambio manual. Impecable. 11.750 €. Tlf. 629-404330 Ref nº 171.704
- **XJS 3.6.** Todos los extras. Aut. 120.000 Km. Como estreno. 11.000€. Tlf. 629-718526 Ref nº 186.774
- **XJS V12. Año 1988.** Marfil. 65.000 km. TC negro. Impecable. Unico dueño. 18.000€ Tlf. 609-000460 Ref nº 187.931

JBA

- **Falcon Sport 1600i** 2+2 plazas. Año 1993. 12.000 Km. Cuero, madera, maletero. Importauto Tlf. 976-386212 Ref nº 181.794

JEEP

- **Willys MB. Año 1943.** Restaurado en 2001. 14.500€. Tlf. 630-146117 Ref nº 183.842

JENSEN

- **Interceptor Descapotable V8 7.2.** Año 1976. Un coche de California sin corrosión. Volante izquierda. Matrícula inglesa. Muy pocos km. Techo eléctrico. Como nuevo. Neumáticos nuevos. Escape inoxidable. 28.000€. Peter Martin. Tlf. 95-2817470 Tlf. 670-668831 Ref nº 187.674
- **Interceptor MK III. Año 1974.** Año 1974. Nacional. Conservado 100%, estado original y completo. Motor V8 7.2 440 CV. ITV y documentación al dia. 12.000€. Tlf. 93-2540160 Tlf. 696-984433 Ref nº 185.687

LAMBORGHINI

- **Espada 12 cil. Año 1970.** B-800. Admito cambio clásico o moderno. Importauto. Tlf. 976-386212 Ref nº 184.025
- **Urraco P-250. Año 1976.** Amarillo. Perfecto estado. Importauto. Tlf. 976-386212 Ref nº 184.027

LAND ROVER

- **Serie 1.** Motor Barreiros. 2.000€. Tlf. 629-307210 Ref nº 185.804

LINCOLN

- **Continental Cartier Mark V.** Año 1978. Como nuevo. Importauto. Tlf. 976-386212 Ref nº 187.856
- **Continental JFK Convertible.** Año 1963. Descapotable. El modelo del magnicidio de J.F. Kennedy en Dallas. Importantísimo en colección. Perfecto, de concurso. Negro. Mecánica sensacional. ¿Dónde hay otro?. Precio irrepetible 23.500€. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 187.700
- **Town Car Limusina.** 7,30 metros o mayores. Cualquier época y color, a los mejores precios. Espectaculares. Vídeo, TV, aire, bar, frigo, botellas y vasos labrados, estéreo, doble separación central, etc. Mecánicamente extraordinarias. Información Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.118

LONDON BUS

- **Autobuses** típicos Londres clásicos dos pisos, descapotables, cubiertos. Restaurados, garantizados, precios asombrosos. Información Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.097

PERPIGNAN AUTO MOTO RETRO
PALAIS DES EXPOSITIONS
30 NOVIEMBRE
1 DICIEMBRE
2002
24ª EDICION
EXPOSICION-VENTA DE VEHÍCULOS DE COLECCIÓN
ORGANIZACIÓN : J. BRANEYRE - Tel.: 00 33 468 22 10 65
Tel. Móvil: 610 10 53 30 - Fax: 00 33 468 22 41 12

Recambios Tamarit, S.L.
recambiostamarit@infonegocio.com
ESPECIALISTAS EN SEAT 600
RECAMBIOS Y ACCESORIOS para CLASICOS
SEAT-RENAULT-CITRÖEN-SIMCA-MORRIS
PEUGEOT 203 y DKW 800 S
C/ SUECA, 62
Telf.: 96 341 62 25
46006-VALENCIA
Fax: 96 341 41 94

Jaguar
especialistas
moss
Castrol
MENDIETA SPORTS CAR
Restauración ➡ Mantenimiento ➡ Recambios
Gasolina sin plomo, direcciones asistidas, cambios automáticos, inyección, carburación, tapicerías, maderas, máxima garantía.
C/ Regente Mendieta, 33 Barcelona 08028
Compra-venta
seguros para clásicos
Telf. y Fax: 93 440 46 40
Envios urgentes
experiencia
www.centralservicios.com/jaguar

LOTUS

● **Elan SE. Año 1992.** Nacional. Estado inmejorable e impresionante. Ideal uso diario. 18.000€. Tlf. 93-4342520 Tlf. 609-308555 Ref nº 185.698

LLOYD

● **600. Año 1956.** Para restaurar. Un solo dueño. 1.100€. Tardes. Tlf. 96-1310919 Tlf. 679-403603 Ref nº 185.729

MASERATI

● **228. Año 1989.** Rifle grey met. 68.000 Km. Full Eq. Sólo 400 unidades fabricadas. Buen estado general. 8.000€. Tlf. 619-119993 Ref nº 185.342

● **Biturbo 222.** AA. EL. CC. LL. 79.000 Km. 5.108€. Oficina Tlf. 98-5345483 Tlf. 617-422062 Ref nº 182.337

● **Khamsin. Año 1975.** Perfecto estado. Restaurado. ITV al día. Muy fiable. Precio de acuerdo con la restauración. Francisco Vilas. Tlf. 659-632500 Tlf. 971-301916 Ref nº 185.400

MATRA

● **Bagheera. Año 1978.** Perfecto para cada día. 5.500€. Tlf. 96-5887426 Ref nº 187.609

MERCEDES

● **170 V Cabriolet B. Año 1937.** En estado de origen. Funcionando correctamente. Tlf. 616-080649 Ref nº 183.777

● **170. Año 1951.** Documentado. Para restaurar. 4.200€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.925

● **190 SL.** Crema con interior rojo. Buen estado general. Techo y capota. 25.000€. Fernando Moret Tlf. 91-8514651 Ref nº 187.631

● **220 S Pontón.** Año 1959. Original. Muy bien de mecánica. ITV al día.

AS Auto Storica
Your classic partner
VENTAS Y RESTAURACIONES CON GARANTÍA

Plancha
Pintura
Mecánica
Preparaciones
Tapicería
Capotas

Vehículos en stock
Importación, Encargos
Asesoramiento en inversión

LAMBORGHINI Miura : 2 unidades, P 400 Rojo, "S" amarillo
ASTON MARTIN DB2/4 Cabrio, restauración premium en curso
ALVIS Speed 20 Cabrio 1934, famoso e interesante pre-guerra
JAGUAR XK 150 FHC verde ingles, restaurado con extras
JAGUAR E Type OTS S1 4.2 verde ingles, restaurado
JAGUAR E Type OTS Flat Floor restauración premium
(pieza muy interesante)
JAGUAR XK 140 OTS restaurado con varios extras
JAGUAR XK 150 OTS motor "S" restauración en curso
JAGUAR MK 2 3.8 restauración premium con todos los extras
(uno de lo mejores de España)
DAIMLER DART muy buen estado. AUSTIN HEALEY 3000
Otras varias ofertas en Jaguar, Triumph, MG, Austin Healey...

Todos nuestros vehículos se entregan con garantía
JAGUAR Classic Nº 1 en España

Un equipo de 16 especialistas a su servicio en 1.200 m2 de talleres, exposición y tienda de accesorios. Sucursales en Bélgica y California
www.auto-storica.com
Tel 93 221 90 96 Fx 93 225 27 91 C/Avila 12 BARCELONA

RECAMBIOS ACCESORIOS SERVICIOS

Amplio Stock
Envíos urgentes

anglo PARTS

Kit tapizado asientos (Polipiel)
MGB:189 € TR3:376 €
Escapes Inox Falcon
MGA:179 € TR3:214 € AH3000:219 €
Juego de moquetas a partir de 155 €
Capota vinilo a partir de 150 €
Precios sin IVA

La mejor relación Calidad, Precio, Servicio

Dir.Asistida,Caja 5vel,Frenos ventil,Inyección,Aire Ac
XK
E Type
MK
XJ
JAGUAR
TechnoClassic
FIABLE, SEGURO, EFICAZ

RECONSTRUCCION DE SUBELEMENTOS
Motores sin plomo,Cambios,Direcciones,Overdrive...

NEUMATICOS
Clásicos, Raros, Ofertas
Antiguos, Banda Blanca

10.000€. Tlf. 649-359343 Ref nº 174.443

● 220 S. Año 1963. Color gris. Faros redondos. Muy buen estado. Tlf. 609-468928 Tlf. 98-5345911 Ref nº 146.031

● 220 SE Coupé. Año 1962. Tlf. 609-128003 Ref nº 183.670

● 230 CE. Año 1983. Elevalunas 4 ventanas, climatizador, techo eléctrico, ruedas nuevas. Único propietario. Motor perfecto. Tlf. 620-254365 Ref nº 185.510

● 240 D 3.0 4p 5 cil. Buen estado. Matriculado 1977. Precio a convenir. Tlf. 607-723652 Ref nº 178.193

● 280 C. Año 1973. Piel. 6 cil. 160 CV. ITV. Perfecto mantenimiento. 6.000€. Tlf. 606-972701 Ref nº 188.011

● 280 CE Coupé Aut. Año 1972. Estado 1. Restaurado totalmente. Original y como nuevo. Extras. AA EL CC RA LL. 8.000€, negociables. Tlf. 630-273163 Ref nº 185.664

● 280 CE. Año 1973. Blanco. AA. DA. Techo eléctrico. CC. Original. 5.500€. Tardes Tlf. 96-1310919 Ref nº 185.728

● 280 E. Año 1976. Impecable. AA CC TC. Tempomat. 3.000€ Tlf. 629-307210 Ref nº 187.927

● 280 SE 3.5. Año 1971. Plata. Recién pintado. AA. Motor bien. 5.000€. Jesús. Tlf. 649-059198 Ref nº 185.752

● 280 SL Pagoda. Año 1970. Blanco. Matrícula original. Automático. 21.500€ Tlf. 93-2805551 Ref nº 180.054

● 280 SL. Año 1982. Techo. Aire. Becker. Impecable. Siempre garaje. Urge 18.000€ Tlf. 607-655139 Ref nº 186.853

● 300 Adenauer. Cerrado. Para restaurar. Otros 2 vehículos iguales más, para piezas. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 175.812

● 300 Adenauer. Año 1953. Funcionando. Completo y original. Buena base para proyecto de restauración. 15.000€. Fernando Moret Tlf. 91-8514651 Ref nº 187.630

● 300 SEL 3.5 (W 109). Año 1971. Gris, techo negro. Matrícula: M-J. Tapicería cuero granate. Techo corredizo, aire acondicionado, 4 elevalunas, radio Becker original, dirección asistida, llantas aluminio originales, cierre centralizado. Muy buen estado original. 9.015€. Tlf. 649-359343 Ref nº 171.276

● 300 SEL 3.5. Impecable. De origen. Tlf. 609-128003 Ref nº 187.617

● 300 SL W107 2p. Año 1980. Azul. 110.000 Km. EL. CC. DA. LL. CD Pioneer. TC. Capota dura y blanda. Ruedas nuevas. Supercuidado. 21.000€. Tlf. 609-601382 Ref nº 185.234

● 350 SE W 116. 2 coches. Full Eq.

El Catálogo de Pedidos por Correo del Automovilista
accesorios eléctricos Lucas, ignición, interruptores, espejos, volantes, carburantes y aceites, herramientas, elevadores, chaquetas de aviador, goggles, sombreros, cascos, Barbour etc.

El Catálogo del Rally Clásico
cronómetros, compases y equipamiento para especialistas.

Nuevo
HOLDEN
mail order
motoring catalogue
RALLYING
HOLDEN VINTAGE & CLASSIC

Oficina En Málaga **Tel/Fax: 952 88 15 73**
Linton Trading Estate, Bromyard, Herefordshire,
HR7 4QT, England **www.holden.co.uk**

LIBRO MOTOR
Librería especializada del motor
LIBROS • VIDEOS • MANUALES DE TALLER
Disponemos de los libros anunciados en esta revista

Envíos contra reembolso
Pídanos catálogo gratuito

GENERAL MOSCARDO, 8 – 28020 MADRID
Tel. 91 554 81 95 – Fax 91 554 83 90
GENERAL MITRE, 188 – 08006 BARCELONA
Tel. 93 417 52 20 – Fax 93 417 87 18

www.mediasport.net • info@mediasport.net

EL VIEJO ARTESANO
Restauración de vehículos antiguos y de colección

- Restauraciones integrales o parciales:

chapa, pintura, tapicerías, capotas, guarnecidos, maderas, electricidad y cromados.

- Garantizamos por dos años nuestros trabajos.
- Plazo de entrega cerrado.

El Equipo cualificado de El Viejo Artesano resolverá sus necesidades.

Apdo. Correos, 82 - Brunete 28690 Madrid
Tel.: 91 815 97 54 / Fax: 91 815 87 23

Buen estado. Los dos 2.500€. Tlf. 639-775040 Ref nº 185.424

● **350 SL. Año 1973.** V8. 200 CV. 2 capotas. ITV. Perfecto mantenimiento. 10.000€. Tlf. 606-972701 Ref nº 188.010

● **400 S. Año 1992.** Nacional. Libro de revisiones. Full Eq. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 187.619

● **450 SLC (C 107). Año 1976.** Piel, techo corredizo, aire acondicionado, elevalunas eléctricas, llantas original 14". Radio Becker original. Buen estado general. ITV al día. 7.810€. Tlf. 654-374333 Ref nº 171.274

● **Colas 220 SE Inyección. Año 1964.** Original y en perfecto estado. Color marfil. También otro de repuesto para piezas. Los dos 11.000€. David. Tlf. 91-6321416 Ref nº 187.535

● **Coupé. Año 1964.** Estado 1. Y dos Pontones, año 51 y 56. Techo abierto. Originales Tlf. 91-8907599 Ref nº 182.318

● **Pagoda 230 SL. Año 1964.** Dos capotas. Estado de concurso. Todo origen. Importauto. Tlf. 976-386212 Ref nº 187.860

● **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.210

MG

● **1300 4p. Año 1970.** Verde inglés. Restaurado. Motor rodaje y tapizado piel. Burgos. Tlf. 639-198027 Ref nº 184.247

● **A Coupé. Año 1960.** Rojo. Impecable. Tlf. 629-749421 Ref nº 185.327

● **A. Año 1957.** Impecable. 24.000€. Tlf. 607-863088 Ref nº 184.434

● **B Roadster. Año 1974.** Original de California. Un propietario. 106.000 millas originales. Overdrive. Ultima serie parachoques cromado. Sin accidentes ni corrosión. Historial completo. Estado concurso. Véalo en nuestro stand en Auto Retro. California Classics S.L. Barcelona. E-mail: california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 187.191

● **B Roadster. Año 1977.** Color burdeos met. Dos carburadores. 10.300€ Tlf. 93-4575010 Ref nº 187.874

● **B Roadster. Año 1977.** Verde inglés. Radios. Interior negro. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 183.673

● **B Roadster. Año 1979.** Edición limitada americana. Gasolina sin plomo. Perfecto estado. Uso diario. 6.650€. Particular. José. Tlf. 96-5125004/5122289 Ref nº 185.680

● **B. Año 1972.** Rojo. Cuero, llantas radios. Motor con 25.000 Kms. Impecable. 15.000€. Tlf. 609-283394 Ref nº 184.286

● **Midget. Año 1975.** Perfecto estado. 10.000€. Tlf. 619-196768 Ref nº 187.391

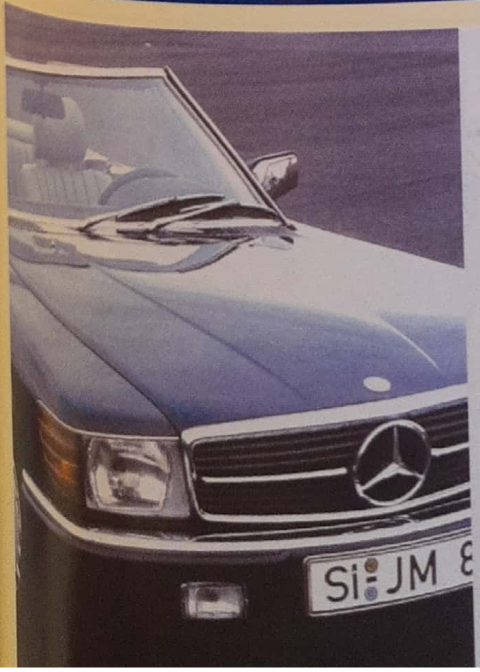
MINI

● **1300. Año 1971.** Barras, baquets, llantas. Recambios. Tlf. 687-018850 Ref nº 187.692

● **After Eight. Año 1993.** Tablero, puertas y volante madera. Llantas Minilite. Importauto Tlf. 976-386212 Ref nº 187.857

SPECIAL CAR
vehicles especials
MUR 16,S.L.
LLoguer - Venda - Restauració
Restauraciones Integrales
C/ Marie Curie, 6 i 1
Tel. 93 775 11 47
Tel. 93 771 38 83
08761 ST. ESTEVE SESROVIRES
(BARCELONA)

AUTO RACING
AUTO-RACING
Especialidad: ALPINE
http://usuarios.tripod.es/autoracing
GRAN STOCK DE PIEZAS NUEVAS Y DE OCASIÓN
FABRICACIÓN Y REPARACIÓN DE PIEZAS DE POLIÉSTER
Delegación en España:
Telf. 607 281 253
Fax 974 481 190
sgarlar@terra.es



Participa ahora de toda una leyenda

Cada dia son más los apasionados del mundo del motor que quieren compartir con nosotros la emoción de conducir un Mercedes-Benz. A través de Mercedes-Benz Club España podrás disfrutar de interesantes rutas gastronómicas y culturales, importantes ventajas en el mantenimiento y contratación de seguros para tus vehículos, hasta la suscripción gratuita al Magazine trimestral del Club.

Llámanos y compruébalo. En el mundo del motor la estrella es Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz Club España
FUNDADO EN 1987
Via Augusta, 182 · 08021 Barcelona
Tel. Móvil: 619 652 012
Sección Veteranos: Tel.(972) 57 10 50 Fax (972) 57 53 12

MERCADO

● **Innocenti De Tomaso.** Original. Impecable. 3.000€. Tlf. 670-066707 Ref nº 185.769

● **Riley ELF II. Año 1965.** Motor BMC 1.000 cc. Matrícula M-452605. 4.800€. Tlf. 93-2805551 Ref nº 187.660

● **Van. Año 1972.** 1.100 cc. Restauración impecable. 7.500€. Fernando Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 187.705

● **Mini Cooper Rover. Año 1993.** Motor preparado carburación. LL. Madera. TC. Muchos extras. Ver foto. 7.900€. Tlf. 646-464187. Tardes Tlf. 942-392407 Ref nº 188.008

● **Morris Mini 1000 Red-Hot Tourer. Año 1974.** Mini-mini. Sólo dos plazas y descapotable. Sólo se fabricaron 14 por encargo de una mutinacional. Hoy todos en manos de coleccionistas. Éste único en España. Pocos km. Mecánica perfecta con toda la potencia del Mini 1000. El que lo vea lo compra. Imprescindible para coleccionistas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 187.704

MORGAN

● **+4. Año 1992.** Rojo con cuero negro. RHD. 36.000 km. Impecable. 42.000. Fernando Moret Tlf. 91-8514651 Ref nº 187.633

OPEL

● **Commodore-B Coupé. GS/E.** Año 1973. DA. Techo corredizo. LL Ronald 6x14. Espolier. Volante deportivo. Todo de origen. Tlf. 676-546889 Ref nº 185.056

● **Manta GTE 2.0.** Excelente estado. Recién revisado. Ideal uso diario. AA RA con RDS y amplificador. 6.000€. Tlf. 629-107830 Tlf. 973-347173 Ref nº 187.565

● **Manta I200. Año 1985.** Blanco. Buen estado. ITV. Único dueño. Garaje. 5.000€. Tlf. 646-252390 Ref nº 185.101

PEGASO

● **Barajas** restaurado. Impecable. Se aceptan ofertas. Tlf. 609-000041 Ref nº 188.122

PEUGEOT

● **205 1.9 GTI. Año 1989.** Rojo. Muy buen estado. 2.500€. Tlf. 987-616051/241325 Ref nº 184.318

● **404.** Buen estado. Fácil restaurar. Ofertas durante el mes. De 15 a 17 H. Tlf. 669-475383 Ref nº 187.848

PONTIAC

● **Tempest Coupé. Año 1967.** Típico americano. Todo original. Impecable. Tlf. 91-8907599 Ref nº 182.316

PORSCHE

● **356 B. Año 1962.** Plata. Interior cuero azul. Absolutamente impecable. Tlf. 609-001809 Ref nº 187.689

● **356 C. Año 1964.** Original de California. Motor nuevo 1.600 con carburadores SC. Gasolina sin plomo. California Black Plate Matching's. Frenos de disco. LL cromadas. Dos propietarios. Historial completo. Sin accidentes ni corrosión. Perfecto. Véalo en nuestro stand en Auto Retro. California Classics S.L. Barcelona. E-mail: california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 187.192

● **911 3.2. Año 1989.** Techo. Impecable. 140.000 Km. 18.000€. Tlf. 629-820930 Ref nº 177.766

● **911 S. Año 1967.** Matrícula original. Perfecto estado. Ideal rallies. Tlf. 93-2805551 Ref nº 187.659

● **911 SC Turbo Look 2p. Año 1980.** Champagne. 120.000 Km. Carrocería turbo. Alerón. AA. EL. CC. DA. LL. RA CD Pioneer. TC. Ruedas "2001. Impecable. Uso diario. 18.000€. Tlf. 609-601382 Ref nº 185.229

● **911 SC. Año 1980.** Perfecto estado. 14.000€. Tlf. 609-179775 Ref nº 185.017

● **911 Supercarrera Targa.** Impecable. 90.000 Km. AA. Tela original. Llantas Fuchs. Como nuevo. 17.500€. Tlf. 629-718526 Ref nº 186.772

● **911 T Targa. Año 1973.** Motor 2.4. Inyección Bosch K-Jetronic. Gasolina sin plomo. Caja 915. 5 Velocidades. AA. Fuchs 6Jx15 delanteras y 7Jx15 traseras originales RS con Yokohama. Faros Bosch H4 nuevos. Kit tensores distribución hidráulicos. Spolier S. Sin accidentes ni corrosión. Véalo en nuestro stand en Auto Retro. California Classic S.L. E-mail: california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 187.197

● **911 T Targa. Año 1973.** Original de California. Motor 2.4 Inyección Bosch

Auto Garaje Clásico
Automóviles de Colección
MUCHOS MÁS AUTOMÓVILES E INFORMACIÓN EN www.autogarajeclasico.com
C/ Ntra. Sra. del Carmen, 57 - 28039 Madrid (España) • Tels.: 913 117 638 / 649 933 311 • Fax: 913 117 638

1960. MERCEDES BENZ 190 SL. Descapotable. Estado como estreno. 33.000 € y 170 del año 1939. Descapotable. Muy bonito y otros.

1956. JAGUAR XK-140 COUPÉ. Culata tipo C. 46.800 €

1958. MORGAN PLUS 4. Excelente estado. 28.250 €

1964. AUSTIN HEALEY 3000 MK-2. Buen estado. 29.900 €

1954. MERCEDES 190 MOD. PONTON BERLINA. 9.100 €

Mercedes-Benz 220 s Descapotable. Gris metalizado. Tapicería burdeos. Todo estreno. 40.300 €

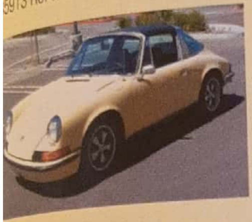
1958. TRIUMPH TR-3A. 21.000 €

1956. OLDSMOBILE Mod.88 Descapotable. Motor Rocket. 8 ciclindros. Estado impresionante. 30.050 €

1952. MG - TD. 16.000 €

1952. ASTON MARTIN DB2. En estado de concurso. Techo de corredera 58.000 €

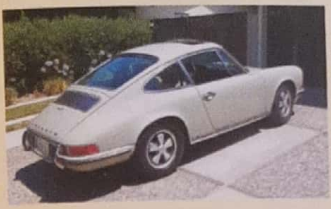
etronic. Gasolina sin plomo. Caja
5. 5 velocidades. Color plata. Fuchs
15. Asientos Recaro sport originales.
o K&N. Kit tensores distribución hi-
ulicos. Faros Bosch H4 nuevos. Dos
pietarios. Historial completo (factura
ginal de compra). Sin accidentes ni
rosión. Estado concurso. Ejemplar
co. Véalo en nuestro stand en Auto
tro. California Classics S.L. E-mail:
lifornia@cal-classics.com Tlf. 629-
5913 Ref nº 187.194



911 T. Año 1970. Original de Cali-
rnia. Motor 2.2 gasolina sin plomo. Te-
ho eléctirco original. Color beige
7575), interior crema. Fuchs 6Jx15. Kit
ensores distribución hidraúlicos. 5 ve-
ocidades. Bosch H4 nuevos. Historial
ompleto. Sin accidentes ni corrosión.
15.600€. Véalo en nuestro stand en

Porsche
Modelo 911 SC Coupe.
Año 1.980.
Color Blanco. Estado 1.
Precio: 18.030,36 €.
☎ 91 5288413/25

Auto Retro. California Classics S.L. E-mail: california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 187.186



- **911. Año 1965.** Ideal rallies regularidad. 160 CV. Nº chasis: 303178 Tlf. 639-342446 Ref nº 180.055
- **912. Año 1966.** B-500000. Techo eléctrico. De origen. 10.000€. Admito cambio. Tlf. 609-307060 Ref nº 185.528
- **928 S. Año 1984.** Motor 8 cilindros. 300 CV. Automático. 98.000 km reales y demostrables. Azul metalizado. Interior crema. Techo eléctrico. Tempomat. Cuero. LL S4. AA. Auténtico "Gran Turismo" a precio de utilitario. Papeles e ITV al dia. Vendo a coste de tasación. 8.400€ no negociables. Véalo en nuestro stand en Auto Retro. California Classics S.L. Barcelona. E-mail: california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 187.202

- **Carrera 3.2 Cabrio.** Cuero. Aire. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 180.274
- **Carrera 3.2 Cabrio.** Rojo. Cuero negro. 80.000 km. Perfecto estado Tlf. 609-001809 Ref nº 187.690
- **Carrera 3.2 Targa. Año 1985.** Aire, cuero, etc. Tlf. 609-128003 Ref nº 187.616
- **Carrera 3.2 Targa. Año 1985.** AA. TC. Etc. Madrid Tlf. 629-034128 Ref nº 183.671
- **Carrera 3.2. Año 1986.** Aire, cuero, techo, etc. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 180.271
- **SC 3.0.** Aire, techo, cuero y tela. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 187.618
- **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 183.979

RENAULT

- **10. Año 1968.** Precio a convenir. Buen estado de conservación. Tlf. 670-217181 Ref nº 187.672
- **12 S. Año 1974.** ITV 6/2003. Seguro clásico. 60.000 km. Buen estado general. Granate. Todo original. 900€. Jaume. Tlf. 93-3674813 Tlf. 630-075204 Ref nº 187.736
- **8.** Motor y documentación TS. 1.000€. O cambio por remolque. Tlf. 670-425967 Ref nº 187.085
- **Caravelle. Año 1965.** Blanco. Per-

VENDO Seat 124.
Año 1968. ITV al dia.
Perfecto estado. Todo
original de fábrica.
Precio: 1.500 €
Tlf.: 609 20 33 12

MTA Motorsport
916 916 111
E-mail: mtamotorsport@hotmail.com
Recogidas a domicilio
SOLICITE GRATIS CATALOGO DE SERVICIOS
MANTENIMIENTO - REPARACION - RESTAURACION - CUSTODIA
Turismos, Clasicos Deportivos, Competición, ...

LA CASA ESPECIALIZADA EN RECAMBIOS PARA CLASICOS MAS ANTIGUA DE ESPAÑA
INGLESES - ITALIANOS - FRANCESES - AMERICANOS - ALEMANES - NACIONALES - OTROS
HAY DE TODO
g
EXPERIENCIA-CALIDAD-GARANTÍA
GALACTA
AVDA. DEL TIBIDABO, 67
08035 BARCELONA
TEL.: (93) 418 77 21
FAX: (93) 418 78 73
Atención telefónica: de 10:00 a 14:00 y de 16:00 a 20:00
Visitas Clientes Habituales: de 12:00 a 14:00 y de 17:00 a 19:00
Visitas Otros Clientes: Concertar por teléfono

Capotas para clásicos y modernos
Amortiguadores para clásicos
Restauración de relojes
Aceite especial para coches antiguos
Carrocería
Chapas
Interior, tapicerías, moquetas, paneles, enganches, clips
Retrovisores
Juntas de goma
Anagramas
Volante de madera
Escudos
Mascotas
Funda guardapolvo
Restauración de volante de pasta
Faros, pilotos, piezas eléctricas
Piezas mecánicas
Nuevas y reconstruidas
Llanta de radios para clásicos y modernos. Fabricación a medida
Escapes
Neumáticos antiguos con banda blanca competición
Competición

fecto estado. 6.000€. Tlf. 677-481514 Ref nº 184.309

ROLLS-ROYCE

● **20/25 Limusina por Arthur Mulliner.** Año 1935. Excelente ejemplar en bicolor negro y blanco. Transpontines y división central. Mecánica perfecta. Ruedas nuevas. 25.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.301

● **20/25 Saloon por Hooper. Año 1930.** Sensacional condición, original y como nuevo. Mecánica excelente. Funciona perfecto. Historial. 24.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.300

● **Phantom VI HJ Mulliner. Año 1969.** En negro antracita y tapicería en terciopelo natural rojo. Impecable de todo. Literalmente nuevo. Espléndida ocasión por 96.161,94€. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.307

● **Silver Cloud I. Año 1956.** Blanco con tapicería cuero gris. Siempre dedicado a bodas. Excelentemente mantenido. Gran ocasión por 15.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.302

● **Silver Cloud II LWB. Año 1960.** Rarísimo base larga con mueble-separación central. 147 fabricados. Bicolor azul-azul, elegantísimo. Mecánicamente excelente. Precio 39.500€. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 187.706

● **Silver Cloud III. Año 1964.** En color azul Gloucester. Perfecto de todo. Pocos km y como nuevo. Tapicería cuero a juego. Maderas perfectas. Precio 26.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 187.708

● **Silver Shadow II LHD. Año 1980.** Volante izquierda. En color azul Oxford y tapicería terciopelo natural (seda). Ruedas nuevas blancas. El más elegante del mercado. Excelente ejemplar. Siempre con chófer. Precio único, irrepetible por 34.257,69€. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.310

● **Silver Shadow II. Año 1980.** En verde savia con laterales en blanco inglés. Elegantísimo y precioso. Excelente condición de todo. Ruedas nuevas banda blanca. Ideal para todos los usos. Precio interesantísimo de 17.750€. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 187.709

● **Silver Spirit. Año 1981.** Negro con cuero blanco. Elegantísimo, magnífico y espectacular ejemplar. Impecable desde todo punto de vista. Mecánica excelente. Pocos km. 14.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.320

● **Silver Spur. Año 1986.** Volante izquierda. Blanco metalizado y cuero beige. Perfecto estado de todo, como nuevo. Excelente ejemplar por 19.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.321

● **Silver Spur. Año 1989.** En azul Real, cuero blanco. Elegantísimo. Como nuevo. Mecánicamente perfecto. Mesas traseras. Madera en nogal veteado. Sólo 18.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.322

● **Silver Wraith LWB. Año 1980.** Base larga. Azul marino. Primera clase y condición. Excepcional ejemplar. 11.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.309

ROVER

● **2000 TC. Año 1968.** A-AS- Buen estado. Volante madera, tapicería cuero. A convenir. Tlf. 660-660678 Ref nº 185.339

● **3500 SDI Vitesse. Año 1985.** Rojo. 62.000 km. Full Eq. Muy buen estado. Noches Tlf. 91-6571220 Ref nº 187.829

● **MK III. Año 1964.** 54.000 Kms, reales. Impresionante estado. Todo original. Tlf. 91-8907599 Ref nº 174.269

SEAT

● **124 1430 Especial. Año 1977.** Azul. Como nuevo. 62.000 Km. Tlf. 617-432670 Ref nº 187.912

● **124 FL 80. Año 1977.** 5.000 km. Todo nuevo. 4 carburadores. 2.700€. Fernando Tlf. 649-762115 Ref nº 187.017

● **124 Sport 1600. Año 1972.** Impecable. Verde. Siempre garaje. 6.000€ Tlf. 606-643774 Ref nº 188.086

● **128 3p. Año 1978.** Motor 1430. ITV. Ruedas a estrenar. Muchos recambios. 2.000€ Tlf. 91-8801982 Ref nº 187.917

● **131 1430 4p. Año 1978.** Granate. Excelente estado. 1.000€ Tlf. 609-311777 Ref nº 186.388

● **1400** Motor Barreiros. 750€ Tl 629-307210 Ref nº 187.924

● **1500 Bifaro. Año 1969.** Como nuevo. 30.000 km. ITV. Muy cuidado Barcelona Tlf. 609-314231 Ref nº 186.301

● **1500. Año 1969.** Beige. Incluido otros 2 Seat 1500, para piezas 3.000€. Tlf. 653-522532 Ref nº 174.488

● **600 E Especial. Año 1973.** ITV a día. Seguro hasta 7/2003. 100.000 Km. 3.000€. Tlf. 619-504427 Ref nº 187.316

● **600 E. Año 1970.** ITV 02/03. Impecable. Motor original. Carrocería tipo Abarth. Totalmente restaurado. Ocasión. Por no usar. 3.606€. Tlf. 93-6880849 Tlf. 696-276635 Ref nº 187.821

● **600 D** Para piezas. 300€. Tlf. 629-307210 Ref nº 187.920

● **600 D.** B-390183. Verde oliva. Original. Buen estado. 2.400€. Seat 1430 FU. B-2376-AP. Granate. Original. Impecable. 1.300€. Impecables. Originales

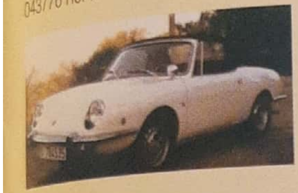
CAMPERCAR
www.campercar.com
VENTA DE RECAMBIOS Y ACCESORIOS NUEVOS Y USADOS.
RECAMBIOS ORIGINALES VW Y NO ORIGINALES
ENVÍOS A TODA ESPAÑA EN 24H. TALLER DE REPARACIÓN
COMPRA Y VENTA DE TODO TIPO DE FURGONETAS VW
JOKER, CALIFORNIA Y MULTIVAN.

VEGE
MOTOREN IBERICA
Motores Reconstruidos

C/ BOLIVIA, Nº 239
TEL. 93-308 78 12
TEL. Y FAX 93-308 99 12
08020 BARCELONA
www.campercar.com
campercar@eresmas.com

Vendo los dos juntos o por separado o bien los cambio por moto antigua. Horario comercial de 8:00 a 20:00 h. Tlf. 93-9768620 Ref nº 184.284

- **850 N. Año 1970.** Buen estado. Un solo dueño. 900€. José Mª. Tlf. 93-8370846 Ref nº 188.080
- **850 Sport Spider. Año 1970.** Muy bueno. ITV Mayo/2003. Original, certificado por el Antic Car Club de Catalunya. 5.320€. Tardes de 4 a 8. Tlf. 676-043776 Ref nº 187.855



SETRA SEIDA

- **S10. Año 1970.** Nacional. Original. Muy bien conservado. En funcionamiento. Precio a convenir. Tlf. 609-308555 Tlf. 93-4342520 Ref nº 185.700

TRABANT

- **601.** Dos volumenes en impecable estado original y con muchos recambios. Construido en 1979. Importado de Rumania. Acaba de viajar por sus medios desde Bucarest. Tlf. 609-020488 Ref nº 185.223

TRIUMPH

- **Spitfire 1500 2p. Año 1980.** Naranja. 3 capotas. Todo original. Supercuidado. 9.000€. Tlf. 609-601382 Ref nº 185.232
- **TR3A LHD. Año 1959.** Rojo, tapicería cuero. Impecable de todo. Ruedas, capota, paragolpes, suspensión, todo nuevo. Excelente de todo, totalmente restaurado. Magnífico. 19.000€. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 187.710
- **TR4 IRS.** Revisión mecánica. Motor impecable. ITV. Buen estado. Suspensión nueva Tlf. 607-881295 Ref nº 185.184

- **TR4 IRS. Año 1967.** Verde inglés. Matrícula original española. Perfecto. 20.000€ Tlf. 609-664724 Ref nº 187.195
- **TR4 Roadster LHD. Año 1963.** Descapotable con volante a la izquierda. Funciona perfectamente. Ruedas de radios cromados. Color negro con tapicería en cuero negro. Excelente ejemplar por 9.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.365
- **TR4. Año 1964.** Perfecto. Overdrive. Verde inglés. Interior piel negra. Matrícula original española. 24.600€. Fernando Moret Tlf. 91-8514651 Ref nº 187.634
- **TR6 Roadster LHD. Año 1974.** Rojo y tapicería en negro. Impecable condición. Siempre atendido al máximo. Ocasión muy especial por 9.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 182.366
- **TR6. Año 1972.** Absolutamente impecable. Llanta de radio cromado. 13.850€ Tlf. 609-052952 Ref nº 183.545
- **TR6. Año 1973.** Impecable. Verde met. Overdrive. Restaurado. 12.000€. Alicante. Tlf. 666-560853 Ref nº 185.749
- **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.211

VOLKSWAGEN

- **1200. Año 1961.** Motor nuevo. Totalmente restaurado. Precioso. 5.600€. Está en Santander. Siempre garaje. Tlf.

006
060
600
TOT

SEAT
FIAT
ABARTH
Tel. 937 360 460
Fax 937 360 556

Ctra. de Montcada, 584
08222 TERRASSA - BARCELONA

RECAMBIOS Y TALLERES

- Vehículos de Época.
- Vehículos Clásicos Americanos.
- Motocicletas Clásicas de Colección.

CAR&ELS
ORIGINAL CARS
Vehículos Clásicos y Militares Americanos

- Especialidad en Vehículos Militares y todo tipo de recambios y accesorios.
- Vehículos Militares restaurados y para restaurar como Hobby.

6xJEEP WILLY'S MB. 1943/50.
Gasolina. Completa restauración.

28xJEEP WILLY'S KAISER CJ-5.
1950/65. 4 Cil., 4x4, Gasolina.

6xHUMMER M998. 1980/00.
Motor Diesel.

15xJEEP WILLY'S NEKAF M38 A1.
1950/60. 4 Cil., 4x4, Gasolina.

25xDAF YA 126. 6 Cil., 4x4,
24 Volt., 1953/54. Gasolina.

30xDODGE WC 52. 1943/45.

HARLEY DAVIDSON WLA. 1945.
Original. Sólo 2 mods. en Europa.

Disponemos de más de 60
mods.diferentes entre 1879-1930.

Meester Driessensstraat, 8 - 5812 AM Heide-Venray - LIMBURG - HOLLAND - Tel./Fax: 0031-478-503-658 - Mobil: 0034-617 163 522

:: Tu Hobby en CAR&ELS Original Cars!!

646-464187. Tardes Tlf. 942-392407 Ref nº 188.007

● **Escarabajo 1200 6 vol.** Ventanilla oval. Perfecto estado. Tlf. 91-3022745 Ref nº 185.251

● **Escarabajo. Año 1954.** Ideal restauración. Funcionando a diario. Papeles en regla. Javier Tlf. 630-968151 Ref nº 186.818

● **Escarabajo. Año 1955.** Beige. Particular. 4.210€. Tlf. 96-5372421 Ref nº 186.929

● **Escarabajo. Año 1966.** Bicolor. Buen estado. 4.507€ negociables. Bilbao Tlf. 650-747195 Ref nº 179.820

● **Bus Deluxe. Año 1967.** Original de Sacramento (California). 13 ventanas. Sin accidentes ni corrosión. Estado original. Interior completo, para tapizar. Perfecto candidato a concurso. 9.600€. Especialista en furgonetas VW 1950-1967, Sambas, 21 ventanas, pick-up, doble cabina. Véalo en nuestro stand en Auto Retro. California Classics S.L. Barcelona. E-mail: california@cal-classics.com Tlf. 629-385913 Ref nº 187.193

● **Camat 1300. Año 1996.** 6.000 Km. Cuero. Madera. Precioso. Stéreo+CD. Importauto. Tlf. 976-386212 Ref nº 187.861

● **Golf GTI 1.6. Año 1981.** En perfecto estado. 2.000€. Tlf. 607-218639 Ref nº 187.993

● **Golf GTI Serie I. Año 1983.** Gris plata. Pintura original. 4.800€. Tlf. 659-175319 Ref nº 187.766

WILLYS

● **M-38 A1C.** De subasta 1983. Restaurado. Pocos Km. Mod. Anfibio. 24 Voltios. 12.000 € Tlf. 91-5763611 Ref nº 116.798

VENDO MOTOS

BMW

● **R 65.** Con sidecar homologado. Todo a estrenar. Por no usar. Impecable. 7.100€. Tlf. 659-602829 Ref nº 185.883

HONDA

● **175 CD. Año 1974.** Azul. Muy buen estado. ITV al día. 1.800€ a nombre del comprador Tlf. 649-359343 Ref nº 187.288

TRIUMPH

● **Daytona T100 500 cc.** Año 1972. 4.000€. Tlf. 608-403110 Ref nº 170.637

VARIOS

COCHES

● **Austin-Healey Venta,** localización,

Cochera

www.cochera.com
El sitio donde encontrar un recambio o restaurar tu Mercedes clásico.

Esta es la página de Cochera, el sitio donde encontrarás todo lo que necesitas para que tu clásico esté siempre a punto.
Disponemos de un exhaustivo catálogo de recambios originales donde aparecen todas las piezas de tu clásico.
En www.cochera.com podrás encontrar el mantenimiento y la restauración que una joya como la tuya necesita.
Consúltanos, seguro que en www.cochera.com encontrarás todo lo que buscas.

Si es un clásico, Cochera es su casa.
Tel. 918 523 932 - Fax 918 521 562 www.cochera.com

[illegible], preparación rallies y todo tipo de recambios. Erik Jeffery. Mediterranean Classics. Barcelona. Tlf. 676-[illegible] Ref nº 187.658

● **CAMBIO R5 Alpine Turbo** del año [illegible] estado 1, por Escarabajo Cabriolet [illegible] Tlf. 652-529044 Ref nº 185.969

● **Citroën C4 Roadster.** Fiat Balilla, [illegible] 1934. Fiat Simca 1200, año 1937 y [illegible] Tlf. 609-836441 Ref nº 184.163

● **Coches Británicos.** Cualquier época, cualquier precio, cualquier estado. Buscamos coches para usted por toda Gran Bretaña. Pídanos información sin compromiso. Usted nos lo pide y Airie busca y encuentra la mejor calidad-precio. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.141

● **Escarabajos reconstruidos** y transformados. Con garantía. Dodge 3700 año 70. Tlf. 609-836441 Ref nº 145.611

● **Ford A Tudor 4p. Año 1930.** Granate y negro. 3.286 cc. Original y funcionando. 8.000€. Ford A furgon. Año 1928. 3.286 cc. A restaurar. 6.000€. Ford B 4p. Año 1930. Verde. 3.286 cc. Original y funcionando. 8.000€. Chevrolet 2p. Año 1929. Original y funcionando. 6.000€. Los cuatro juntos por 24.000€ Tlf. 696-097623 Ref nº 186.381

● **Hupmobile Año 1925.** Phaeton. 2 Citroën 11 Ligero. Totalmente reconstruidos. Dos Chevrolet año 29. Doble Phaeton. DKW 800 S. Camión Oldsmobile año 37. Ford V8 Tlf. 609-86441 Ref nº 187.844

● **Lote tres** Vehículos: Mini 1000 L, Citroën 2 CV 6CT y Citroën Charleston. Todo original Tlf. 629-126399 Ref nº 183.135

● **Mercedes 220 S Colas.** Chevrolet Belair. Citroen DS 23. Dodge 3700. 1500 Pika Tlf. 607-376357 Ref nº 188.032

● **Osi Coupé Deportivo** Muy bueno. Con ITV y seguro. Por falta de sitio. Talbot Lotus, año 82, como nuevo. VW Siroco, año 77. Peugeot 125, Scofier y Cota 247 Tlf. 609-217204 Ref nº 186.410

● **Plymouth Familiar. Año 1965.** Único en España. Plymouth Coupé De Luxe, año 41. Puma Coupé, año 69. Porsche 924. Dodge Dart, año 65 y 71. Opel Manta Tlf. 609-836441 Ref nº 145.614

● **Pontiac 6 cilindros. Año 1929.** Estado más que 1. 27.650€. Pontiac Firebird 35 Tlf. 977-661934 Ref nº 187.376

● **Porsche Carrera 3.2.** Año 88. Techo. Fuchs 16". RA+CD. AL. 17.730€. 964 Carrera 2 Cabrio Tiptronic. 10/93. Full Eq. Rojo. TC Negro. 34.858€. Impecables Tlf. 609-489194 Ref nº 187.825

● **Porsche taller** especialista. Reparación mecánica, chapa y recambios. Ofertas mes: 911 2.4 Coupé año 72, 911 Targa año 76, 911 SC Targa año 83, 911 Carrera 3.2 año 84 y 86, 964 C4 y C2 Tiptronic, 993 Cabrio y Coupé, 944 Turbo y 944 S, 928 GTS y 924 Tunning. Varios en restauración. Talleres Juliá C/ Provenza, 157. Barcelona. Tlf. 93-4511878 Ref nº 182.145

● **Reconstrución de antiguos** y clásicos. Y todos los modelos de motores. Consultar. Tlf. 609-836441 Ref nº 170.105

● **Renault Juvaquatre. Año 1947.** Varios 4-4 Ondines, R8, R10, Seat 600, 1400 C y 1500, 124 Sport 1600, Mini 1275 GT, y otros. Tlf. 609-836441 Ref nº 145.613

● **Reparación de toda** clase de motores cambios y grupo, antiguos o clásicos. Garantía. Tlf. 676-230072. Tlf. 679-459782 Ref nº 185.718

● **Se venden los siguientes** Porsche

Mediterranean Classics Erik W. Jeffery
ENGLISH CLASSIC CARS (Austin Healey, Jaguar, M.G., Triumph, Mini)
Stock en recambios a su inmediata disposición en este país.
Estamos restaurando y reparando Austin Healey para varios clientes en Barcelona.
Años de experiencia nos avalan y acreditan en Inglaterra, y ahora aquí.
Visítenos en nuestro stand en Auto Retro Barcelona.
Teléfono Taller: 93 410 67 86 - Recambios: 676 447 195
E-mail: erikjeffery@hotmail.com

EL MUSEO DEL RECAMBIO
REPUESTOS
PASCUAL, S.L.
SEAT - RENAULT - SIMCA - DODGE - CHRYSLER - CITROEN
RECAMBIOS Y ACCESORIOS
TIENDA:
Antonio Leyva, 19 · 28019 MADRID · Teléfs. 91 469 30 05 / 85 86 · Fax: 91 460 58 63

Auto Creació
Especialistas en recambios y accesorios para Citroën 11cv y Renault 4cv
www.autocreacio.com
ac@autocreacio.com
NOVEDADES
CITROËN
BOMBA DE GASOLINA MECÁNICA
EMBRAGUE A DIAFRAGMA COMPLETO
HERRAMIENTAS PARA REPARACIÓN DEL 11cv
c/ Antonio Ricardos 16 08027 Barcelona telf.(34) 93 349 75 56 fax:(34) 93 340 36 62

de colección: 356A Speedster, 911 3.2 Cabrio, 928S, 993 Turbo, 924S, Boxster, 964 C4. Todos en estado 1. Información y ofertas al fax 96-5835631 Tlf. Ref nº 183.725

- **Seat 1400.** Citroën B14, Dauphine Tlf. 689-489252 Ref nº 186.304
- **Transporte exclusivo** de clásicos sobre remolque. Precios económicos. Tlf. 91-8418565 Tlf. 649-114800 Ref nº 133.972

- **Triciclo Framo LTP 200.** Matriculado en Barcelona en 1936 (ver Motor Clásico nº 144, pág. 51). Necesita reparación, pero está completo. Dispongo de llanta de recambio. Llamar al Tlf. 609-020488 Ref nº 187.323

- **Triumph TR4 IRS.** En muy buen estado. Y Citroën 11 impecable. Horas de oficina. Luis. Tlf. 972-316074 Ref nº 187.022
- **Vendo y alquilo** porta-vehículos. Información en: www.descansabacas.com Tlf. 925-382682 Ref nº 161.489

MOTOS

- **Bicicleta eléctrica** recargable silenciosa. Autonomía: 70 kms. Velocidad máxima: 25 Km/H. No necesita seguro, casco ni matricula. Recíbala en su domicilio por 840 €. Tlf. 968-612126 Ref nº 153.871

- **Patineta eléctrica.** Recargable y pegable. Incorpora luz halógena, intermitentes, claxon y luz de frenado. Recíbala en su domicilio por 270€. Tlf. 968-612126 Ref nº 187.329

REPUESTOS

- **Asientos de cuero** Mercedes 300/500 SL, W129. Techo de lona. Tlf. 616-103355 Ref nº 187.498
- **BMW Repuestos** nuevos para todo tipo de motos clásicas. E-Mail mgevers@telecable.es Tlf. 616-103024 Ref nº 185.422
- **Consolas para Mini** 100€. Despiece Cooper: Volante, llantas, carburación Cooper y 1000, asientos reclinables, torretas cromadas, depósitos. Tlf. 616-939489 Ref nº 184.314
- **Hard-Tops (Capota dura)** para Jaguar, MG, Sunbeam, Triumph, Alfa Romeo, Fiar, Seat. De 800 a 1.800€. Capotas blandas para todas las marcas a partir de 190€. Capotas planas, fundas de capota, materiales para capota, clips y otros accesorios. Galacta. Avda. Tibidabo, 67. 08035 - Barcelona. Tlf. 93-4187721. Fax. 93-4187873 Tlf. Ref nº 49.219
- **Kit de banda blanca** para neumáticos negros. Anchura de 1,5 cm a 7,5 cm. Para llantas de 8" a 19". Precios a partir de 15€/unidad. Galacta. Avda. Tibidabo, 67. 08035-Barcelona. Tlf. 93-4187721 Ref nº 155.315
- **Llantas ATS** y arco seguridad Alfa Romeo Bertone 1970. 900€. Tlf. 93-2454144 Tlf. 670-995974 Ref nº 184.202
- **Llantas de radios** 15". Pintadas. Buen estado. 5 llantas. 360€. Fernando Moret Tlf. 91-8514651 Ref nº 187.636
- **Motores para** bicicletas. Kit completo para montar. 369 €. Envíos a provincias. Tlf. 968-612126 Ref nº 58.053

- **Piezas de Jaguar.** Tlf. 616-103355 Ref nº 177.736

- **Por cierre de negocio,** se venden piezas de vehículos antiguos casi regalados de Renault 5, 8, 7, 9, 11, 12, 14, 18, 20, Mini 850, 1275, Dodge Dart 270, 3700, Citroën 2CV, 6V, 12V y 11 Ligero. Volvo 164, 244, Alfa Romeo Alfeta 2.0, Giulietta 2.0, Ford Zodiac, Ford Corvay, Taunus 17M, Ford A, B, T, V8, Mustang, Internacional. Volkswagen K70, Wauxall, Mercedes carrocería 114, 115, 116, 123. Mercedes 170. Opel Reckor 1.9 y Opel 6 cil. '40. Peugeot 204, 404, 505, 604, Simca 1200, 1000, Morris 1100, 1300, Seat 600, 850, 1200, 1430, Bocanegra 124, 1400B, 1500,

Pidanos un presupuesto sin compromiso de .....
Kits de preparación, equipos de motor, caja de cambios suspensiones, tapicerias, capotas, accesorios y todos los recambios que necesitaras para tu clásico inglés.
Recambios Mini, MG, Triumph, Austin Healey, Jaguar.
CARS BY SYMON
TEL - 93 636 42 39
FAX - 93 664 26 91
E Mail - recambios@carsbysymon.com
ES NUESTRO SERVICIO EL QUE MARCA LA DIFERENCIA .....

131, 133, 132, Sport 1600, 1800, Ronda Ritmo, BMW 1602, 1802, 316, 318, 320, 628, 728I, DKW F1000 N, N1000. Filtros nuevos de aire de Seat 124, 1500, de aceite para Seat 600, 124, 1430, 1600. Aletas nuevas para 124, 1430, 127, 850, 1500. Puertas y costados de Seat 850 y 1500. Pastillas de freno para todo tipo de Seat. Tambien piezas para Willy. Tlf: 91-6911079 Tlf. 639-218997 Ref nº 139.948

- **Recambios de todo** tipo para Mini, Seat 600, Gordini y Caravelle. Tlf. 619-514910 Ref nº 185.812

- **Repuestos Dodge** Dart y 3700. Tardes Tlf. 629-141272 Ref nº 183.782

- **Ruedas de radios** con neumáticos Michelin 195/70 R-14. Montadas en Mercedes Pagoda. Noches Tlf. 91-6221035 Ref nº 186.909

- **Triumph y MG** repuestos. Encuentro todo. Angloclassic. hog1_es@yahoo.com. Cris. Tlf. 91-6403167 Ref nº 187.982

- **Vendo 2 llantas** BMW M3 321 CV, 7,5 x 17, válidas para vehículos clásicos. Las dos 350€. Tlf. 605-883619 Ref nº 187.002

DOCUMENTACION

- **Entidad relacionada** con vehículos históricos, acreditada ante el Ministerio de Ciencia y Tecnología en la aplicación del Reglamento de Vehículos Históricos, especializada en la tramitación de la documentación de vehículos históricos, rehabilitaciones, vehículos dado de baja y homologaciones. Vehículos históricos a partir de 300€. CARS 1247, S.L. E-Mail cars1247@interbook.net Tlf/fax: 902-196712. Tlf. 609-230955 Ref nº 155.196

COMPRO

- **Alpine** A 110, en cualquier estado. Juan. Tlf. 93-2047432 Ref nº 187.641

- **BMW M-5,** E-28. Tlf. 629-721705 Ref nº 185.478

- **Coches** y motos anteriores al año 1950. Restaurados o para restaurar. Pago al contado. Tlf. 696-656422 Ref nº 156.067

- **Dinky,** Corgi, Matchobox, etc. Antiguos. Cualquier escala. Listado Apdo Nº 54049, 28080, Madrid. Tlf. Ref nº 186.856

- **Fiat 500** Funcionando o con motor mal. Tengo motor nuevo, el mio se quemó menos trasera Tlf. 630-099530 Ref nº 186.651

- **Motor** de coche Ricart y Pérez de 1923 (4 cilindros, doble árbol de levas y 16 válvulas). Tlf. 607-844660 Ref nº 187.181

WEB

- **¡www.cochera.com!** Todo para su Mercedes Benz clásico. Restauración. Repuestos y venta de Mercedes de colección. Nuevos catálogos on-line para repuestos. Oferta en cortavientos para clásicos. Tlf. Ref nº 179.983

- **www.bolsaclasicos.com** Su web de clásicos con más de 100 ofertas. Tlf. 629-043700 Ref nº 166.206

- **www.todoclassiccars.com** Compra, venta y restauración de vehículos clásicos. Tlf. Ref nº 168.460

- **www.mmclasicos.com** Venta, intercambios y alquiler de vehículos de colección y clásicos. Más de 30 vehículos en propiedad. Asesoramiento y seriedad. Tlf. 651-991717 Ref nº 187.424

m & m clásicos

AAW AUTOMOTIVE ART WORKS BARCELONA

AAW Barcelona
c./ Cardedeu, 12, 4, A
08530 La Garriga (Barcelona)
Tel.: (++34) 93 841 81 35
(++34) 654 480 217
Fax: (++34) 93 841 81 35
aaw@eresmas.net

Dayton WIRE WHEELS IBERICA

RADIOS INOXIDABLES A MEDIDA
> La fabricación a medida permite un montaje perfecto
> Resistencia y duración para COCHE y MOTO

RUEDAS DE RADIOS
> Para coches clasicos y modernos
> Elegancia y calidad para el uso diario
> 3 años de garantia y TÜV Aleman

NEUMATICOS Importación directa !!
> Gama completa para cualquier MOTO y COCHE
> Banda blanca, banda roja, más de 1500 referenc.
> Montaje de neumaticos

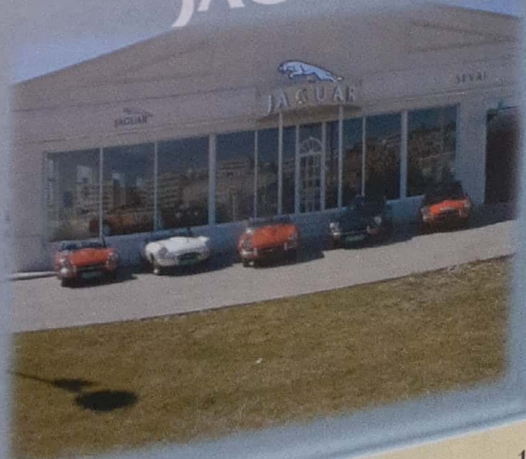
SERVICIOS
> Radiado de precisión
> Restauración completa de ruedas de radios
> Equilibrado especial "matching" para ruedas de radios
> Venta, butelado y taladrado de LLANTAS

SEVAI, S.L. CONCESIONARIO OFICIAL JAGUAR

JAGUAR

• Restauración y Mantenimiento de Vehículos Clásicos y de Colección.
• Mecánica "Chapa y Pintura".
• Exposición y Venta de Clásicos.
• Servicio Integral, Recogida y Entrega a Domicilio.

Ctra. Madrid-Tóledo km 63,300 • 45280 Ollas del Rey ((Toledo)
Tfno.: 925354958 • Fax: 925353999
www.jaguar-toledo.com • sevai@jaguar-toledo.com



COMO REDACTAR UN ANUNCIO

- Para la venta de un coche, escriba por este orden: Marca, modelo, nº de puertas, año o matrícula, color, kilómetros, extras, precio y teléfono de contacto.

COMO RELLENAR EL CUPÓN

- Es imprescindible cumplimentar todos los apartados.
- Ponga una letra mayúscula en cada casilla.
- Deje una casilla libre entre palabra y palabra.

FORMAS DE PAGO

- **Contratación por correo:** con tarjeta de crédito o talón bancario a nombre de Motorpress-Ibérica.
- **Por teléfono o fax:** exclusivamente con tarjeta de crédito.

IMPORTANTE: En cada número se publicarán los anuncios recibidos antes del día 10 del mes anterior.

BOLETIN DE ANUNCIOS

Recorte o fotocopie este cupón

MERCADO Motor Clásico

Motorpress-Ibérica
Ancora, 40. 28045 Madrid
Fax: 91 347 04 62

Nombre y apellidos ____________________
Dirección ____________________
Población ____________________ CP ________
Teléfono ____________________ DNI ó NIF ________

☐ COMPRO ☐ VENDO

TEXTO A PUBLICAR:

9,02 €
15,03 €
21,04 €
33,06 €

El anuncio debe respetar el módulo elegido y comprender en este orden: marca, modelo, año, kilómetros, extras, precio, teléfono y nombre.

SOY SUSCRIPTOR DE MOTOR CLASICO (Nº__________) Y DESEO BENEFICIARME DEL DESCUENTO DEL 50% EN EL IMPORTE TOTAL DE MI ANUNCIO

MESES A INCLUIR ☐ CON FOTO (+12,02 €) ☐ **IMPORTE TOTAL A PAGAR** ☐ **EUROS**

FORMA DE PAGO:
Talón bancario, a nombre de Motopress-Ibérica ☐
Tarjeta de crédito N.º____________________
Visa ☐ 4B ☐ Master Card ☐ Amex ☐
Fecha de caducidad ______ / ______

Firma

(Titular de tarjeta)

NO SE ADMITEN GIROS POSTALES

AVISO Sólo serán publicados aquellos anuncios en cuyo cupón aparezcan reseñados todos los datos solicitados, incluidos teléfono y DNI/NIF, y que se encuentren al corriente de pago. La contratación de anuncios por adelantado se considera en firme y en ningún caso podrán ser anulados.

50%
OFERTA ESPECIAL

Los suscriptores de Motor Clásico se podrán beneficiar de un 50% de descuento sobre el importe total de sus anuncios (la oferta no incluye las fotos). Para ello tienen que indicar su número de abonado.

ANUNCIOS POR PALABRAS
☎ 91-3470597

ATENCIÓN AL LECTOR
Servicio de consulta y solicitud de números atrasados
91-3470137

De 8:00 a 18:00 horas

Motor Clásico
Motorpress-Ibérica
www.motorpress-iberic

Presidente
CHRISTIAN DELBRÜCK
Consejeros
EKHARD POHLE, FEDERICO FRÜHBECK (Secretario), ANDREAS
Consejero - Delegado
JOSÉ LUIS SAMARANCH
Subdirector General de Información
EDUARDO AZPILICUETA
Editor Ejecutivo
F. JAVIER RECIO

Director: FELIPE DE LA RICA

Redactor Jefe: Jesús Bonilla. **Redacción:** I. Saenz de Cámara. **Cola**
dores: Christian Manz, Emilio Polo, Andrés Ruiz, Pablo Villanueva,
Laffond, Igor Szumlakowski, Xavi Molero, Carlos Mosquera, José A
soro, Andrés Vara, Juan Villoria. **Diseño y maquetación:** Carlos
(Jefe de diseño), Ángela Simón (Jefe de equipo), Isabel García,
Luquero. **Fotografía:** Emilio Jiménez (Director), José Fdez. Pacheco
nio R. Godino, Ignacio Oller, Javier Martínez, Alicia Ruiz. **Centro de**
mentación: Elena Mazorra (Directora), José Luis Maroto (Jefe de
mentación), Fernando Galán (Jefe de Documentación Gráfica),
pez, Jesús García, Fernando Sánchez. Agencias: DPPI, PHOTO
KEYSTONE, MOTORPRESS, RADIAL, AUTOMEDIA, SIPA, CRONOSCA
cretaria de Redacción: Carmen Fernández Gómez. **Redacción:**
C. P. 28045 Madrid. Tel.: 91 347 01 41. Fax: 91 347 01 19. E-mail:
co@mpib.es

Departamento de Arte
Director: FRANCISCO LABORDE
Eduardo Sampedro (Jefe de Equipo), José Luis Guedón, José Rubio
Barbas, Ramón Cánovas

Departamento de Publicidad
Director de división: MIGUEL ÁNGEL ZUBILLAGA. **Jefe de publicida**
toria Ferreiro. Áncora, 40. CP 28045 Madrid. Tfno: 91 347 01 94. Fax
02 04 E-mail: mferreiro@mpib.es. **Publicidad Barcelona:** Loles Peyr
de Publicidad), Albert de la Torre, Rosa Martín. Rambla de Catalun
93. C.P. 08008. Tel.: 93 467 00 24. Fax: 93 467 00 40. **Publicidad Sevilla**
bel Amblar. Avd. La Almajarra, 1 casa 2, 2ª B. C.P. 41940-Tomares.
415 62 81. Fax: 95 415 14 00. **Publicidad Bilbao:** Yolanda Domingo.
Alcorta, 2 C.P. 48 003. Tel.: 94 444 85 73. Fax: 94 422 32 22. **Publicidad**
María Cristina 1, portal 1, 4º dcha. 33204 Gijón. Telf.: 985 339 201. F
339 201. **Coordinación Central de Publicidad:** Aurora Díaz Ganuza
tora), Patricia Rodríguez. Áncora, 40. 28045 Madrid. Tfnos.: 91 347 0
347 05 88. Fax: 91 347 02 04

Suscripciones: Motorpress-Ibérica: David Cortés. Áncora, 40.2804
drid. Tel.: 91 347 05 85. Fax: 91 347 04 62. E-mail: suscripciones@
press-iberica.es. **Ejemplares Atrasados y Atención al lector:** Co
Maín. Horario: lunes a viernes, 8 a 18 horas. Tel.: 91 347 01 37. Fax: 91
62. E-mail: attlector@mpib.es. **Cesión de derechos y de material**
AGENCIA MOTORPRESS. Elena Mazorra. Tel.: 91 347 00 64

Director Financiero: JORGE SANTOS
Director de Planificación y Desarrollo: IÑAKI URDANGARÍN
Director Relaciones Institucionales: AGUSTÍN VALERO
Director Comercial: JESÚS CARRERA
Subdirector Comercial: CÉSAR SÁNCHEZ
Directora de Recursos Humanos: MILAGROS RODRÍGUEZ
Director de Organización de Actividades Deportivas: MIGUEL ÁNGEL GUERRERO
Director Internacional: JOAO FERREIRA
Director de Marketing: ANTONINO G. BERGES
Directora Relaciones Públicas: ALICIA MARTÍNEZ-PEREDA
Director de Compras y Empresas Participadas: HELMUT FABER
Directora de Informática: ANA ISABEL GONZÁLEZ
Director de Distribución: JOSÉ COTO
Director de Producción: JULIÁN HUELVES

SEDES
Madrid: Áncora, 40. 28045. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52. **Barc**
Pere Calsina Rue (Delegado). Rambla de Catalunya, 91-93. C.P. 0800
93 0467 00 24. Fax: 93 467 00 40. **Sevilla:** Maribel Amblar (Delegada).
Almajarra, 1 casa 2, 2ª B. C.P. 41940-Tomares. Tel.: 95 415 62 81. Fax:
14 00. **Bilbao:** Carlos González Llinares (Delegado). Nicolás Alcorta,
48 003. Tel.: 94 421 40 94. Fax: 94 422 32 22.

Fotomecánica: Megacrom, S.A. Manuel Tovar, 38. 28034 Madrid. Te
358 19 83. Fax: 91 358 08 70. **Imprime:** Altaír-Quebecor. Ctra. Nacio
desvío a Seseña, km. 2,700. C.P. 45223. Seseña (Toledo). **Distribuye:**
press-Ibérica, S.A. Áncora, 40 C.P. 28045 Madrid. Tel.:91 347 01 54. Fa
347 01 52. **México:** Distribuye CIA Americana de Ediciones, S.A. De C
de Castilla 266-Colonia Alamos Delegación Benito Juárez. 03400 Mé
Argentina: Distribuye: Capital: Huesca Sanabria. Balgorri, 103. Cap.
3043510/7972. Interior: D.I.S.A. Pte. L.S. Peña 1832.1132 Buenos Aires
304 93 77. **Transporte:** Itac, S.A. Transporte Urgente. c/ Diciembre
Marzo, Polígono Industrial Fin de Semana. 28022 Madrid. Tel.: 91
Transporte aéreo: Press Cargo; S.A. Torres Quevedo, 46. C.P. 2802
Tel.: 91 747 37 11

Depósito legal: M-36042-1986

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización.

Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información. Difusión controlada por OJD. Precio: 4,90 euros, IVA incluido. Canarias: 5,05 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,90 euros, gastos de transporte incluidos.

Printed in Spain

Suscríbase a Motor Clásico *para disfrutar de lo más exclusivo*

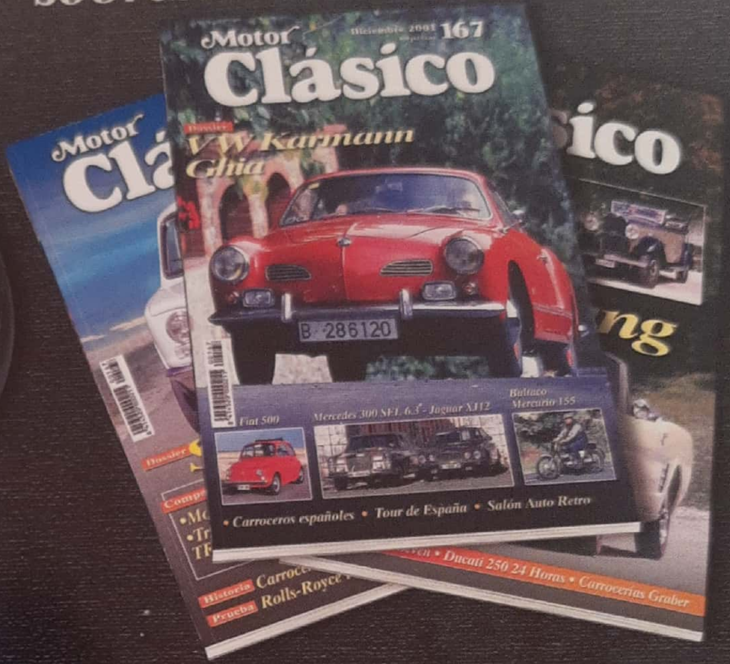
con un regalo para coleccionistas

o con un ahorro sobresaliente del **20%**

Un clásico llavero que ha hecho historia

El llavero exclusivo de Motor Clásico, fabricado en latón, es una pieza apreciada por los coleccionistas que marcó toda una época.

12 números de **Motor Clásico** + 1 llavero exclusivo, por sólo 58,80 €.


Motor Clásico
167
VW Karmann Ghia
B 286120
Fiat 500
Mercedes 300 SEL 6.3 · Jaguar XJ12
Bultaco Mercurio 155
• Carroceros españoles • Tour de España • Salón Auto Retro
Ducati 250 24 Horas • Carrocerías Graber
Historia Carrocerías
Prueba Rolls-Royce

12 números de **Motor Clásico**, con el 20% de descuento, por 47,04 €.

Para que sea más fácil y rápido

SUSCRIPCIONES

☎ 91 347 05 85

Fax 91 347 04 62

MOTORPRESS-IBÉRICA
Dpto. de Suscripciones
Apdo. de Correos 14270
28080 MADRID

@ suscripciones@mpib.es

INTERNET tienda.motorpress-iberica.es

- Si le falta algún número de la revista, mientras está en vigor su suscripción, llámenos y se lo remitiremos de nuevo sin cargo alguno.
- Un mes antes del vencimiento de su suscripción, le enviaremos un aviso para que, si lo desea, confirme su renovación o proceda a cancelarla.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN Motor Clásico

☐ Sí, deseo suscribirme a **Motor Clásico**

☐ Sí, deseo renovar mi suscripción a **Motor Clásico**

Elijo la siguiente opción:

① ☐ 12 números y 1 llavero exclusivo, por sólo 58,80 €.
(Oferta válida hasta agotar existencias)

② ☐ 12 números, con el 20% de descuento, por 47,04 €.

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos ....

.... D.N.I. /N.I.F. ....

Domicilio..........

.... Nº.......... Piso ....

C.P. .... Población..........

....

Provincia .... País ....

Fecha nacimiento.......... Teléfono ....

E-mail ....

Profesión/actividad ....

Suscripciones en el extranjero (sin regalo), con envíos por vía aérea y forma de pago por VISA o Cheque Bancario.

- **Europa: 12 números por 66,11 €.**
- **Resto del mundo: 12 números por 90,15 €.**

Fecha

FORMA DE PAGO

☐ CONTRA REEMBOLSO **POR SERVIPACK**
(sólo envíos a la península).

☐ ADJUNTO CHEQUE BANCARIO a nombre de MOTORPRESS-IBÉRICA, S. A.
(Enviarlo junto al boletín debidamente cumplimentado a la dirección que figura al pie de este cupón).

☐ TARJETA DE CRÉDITO ☐ VISA ☐ 4B ☐ MASTER CARD ☐ AMEX

Nº

Fecha caducidad Mes Año

☐ DOMICILIACIÓN BANCARIA (Únicamente para suscripciones con el 20% de descuento).
Ruego que con cargo a mi cuenta o libreta de ahorro se atiendan, hasta nuevo aviso, los recibos que sean presentados por MOTORPRESS-IBÉRICA, S.A., en concepto de mi suscripción a la revista MOTOR CLÁSICO.

Cta./Libreta nº Clave entidad Oficina D.C. Nº cuenta

Titular de la Cuenta..........

Banco/Caja..........

Calle.......... C.P. ....

Población..........

Provincia..........

Firma (titular de la cta., libreta o tarjeta)

Cumplimentar con MAYÚSCULAS todos los datos de este boletín, o una fotocopia del mismo y mandarlo a:
MOTORPRESS-IBÉRICA, S.A. - Dpto. de Suscripciones - Apdo. de Correos 14270 • 28080 MADRID

La información que ud. nos facilita quedará recogida en nuestro fichero. Ud. tiene derecho a acceder a esta información y cancelarla o modificarla en caso de ser errónea. Si desea que sus datos permanezcan en nuestros archivos, pero no desea recibir información alguna, háganoslo saber. (Ley Orgánica 5/1992, del 29 de octubre) ...o señálelo aquí ☐

XN3.

1-3 NOVIEMBRE

AUTO Classic

RICART Y PÉREZ, 1923

ALCAÑIZ